

Sveučilište u Zagrebu

Filozofski fakultet

Odsjek za povijest

DIPLOMSKI RAD

Njemački Afrički korpus: problem logistike

Mentor: dr. sc. Tvrtko Jakovina

Student: Jelena Mirilović

Zagreb, siječanj 2016.

Sadržaj:

Uvod	2
Ustrojstvo i nepripremljenost Afričkoga korpusa i pozadinskih službi	17
Priroda i nerazvijenost Libije te logističke poteškoće njome izazvane.	28
Poteškoće na pomorskim linijama snabdijevanja	37
Poteškoće na kopnenim linijama snabdijevanja, u bazama i lukama	46
Ultra protiv Enigme	51
Poteškoće izazvane politikom i osobnim pogreškama zapovjednika	55
Zaključak	61
Popis literature	66
Slikovni prilozi	68

Uvod

Mare nostrum (Naše more), grandiozna koncepcija talijanskoga sredozemnog carstva, godinama je zaokupljala misli fašističkoga diktatora Benita Mussolinija. Velika Italija zahtijevala je novac i sirovine potrebne industriji, golemu vojsku, dobro razrađenu ofenzivnu strategiju i narod visoka borbenog morala. Pred početak II. svjetskog rata, strateški položaj Italije i njezinih teritorija bio je iznimno povoljan za ekspanziju Sredozemljem. Njezin središnji položaj te vlast nad Libijom i Dodekaneskim otocima od 1912. omogućavali su zračnu i pomorsku kontrolu nad većim dijelom Sredozemlja. Talijanska Istočna Afrika, sačinjena od Eritreje i Talijanske Somalije, u posjedu još od kraja 19. stoljeća, te Etiopije, osvojene 1936. godine, pružala je mogućnost kontrole nad Crvenim morem i izlaskom na Indijski ocean. Zauzećem Albanije u proljeće 1939. i teritorijalnim ustupcima na istočnoj obali Jadrana od strane Nezavisne Države Hrvatske 1941., Italija je dobila teritorij s kojeg se mogla dalje širiti.

Politički čelnici u Italiji bili su svjesni zatvorenosti u malome moru. Za njih je Sredozemno more bilo poput tamnice „čija su vrata bila Suez, Gibraltar i Dardaneli, a prozori Korzika, Tunis i Malta“.¹ Ako su od Italije željeli stvoriti moćan imperij, morali su posjedovati tjesnace i kanale. Gibraltar i Suez bili su najvažniji, ali u britanskim rukama. Strateški razmatrano, zauzećem Sueskoga kanala, Italija vjerojatno ne bi imala većih poteškoća u nametanju pomorske kontrole nad Gibraltarskim vratima. Britanska mornarica zatočena u Sredozemlju, bez mogućnosti snabdijevanja kroz Suez, morala bi prihvatiti borbu do uništenja ili se povući na Atlantik. U suprotnom, ako bi se prvo zauzeo Gibraltar, zauzimanje Sueza bilo bi iznimno teško jer bi se britanska strana i dalje mogla snabdijevati te dovoditi pojačanja preko Atlantskoga i Indijskoga oceana. Sueski kanal je bio ključ uspjeha. Mnogobrojna talijanska vojska u Libiji bila je na izvrsnoj poziciji za forsiranje granice s Egiptom i dalje ofenzivno djelovanje prema kanalu. Također, s juga su je mogle podržati snage iz Talijanske Istočne Afrike. Međutim, Britancima su Sueski kanal i mogućnost prolaska kroz Sredozemno more bili od životne važnosti.

Sirovine potrebne britanskoj industriji, čija su nalazišta bila u zemljama Bliskoga Istoka, Kini, Indiji, Indoneziji i Australiji, prije ulaska Italije u rat prevozile su se kraćom rutom kroz Sredozemlje. Međutim, od lipnja 1940. britanskim je brodovima stajala na putu velika talijanska ratna mornarica, a ni kopnene ni zračne snage nisu se

¹ Stuldreher, u: Paape, sv. 1, 188

brojčano mogle mjeriti s talijanskima. Padom Francuske, Britanija je na Sredozemlju ostala jedina značajnija sila na putu Italiji. Za snabdijevanje materijalnim sredstvima te dopunjavanje britanskih snaga u Egiptu i Palestini, organiziran je prijevoz zrakoplovima preko Atlantika i Afrike te prijevoz brodovima dugom rutom oko rta Dobre nade. Kroz Indijski ocean i Crveno more dolazilo je sve više ratnih i teretnih brodova, prevozeći ratni materijal iz kolonija te vojnike britanskoga Commonwealtha. Britanci u Egiptu su ozbiljno shvatili svoju ulogu posljednje obrane imperija i bogatih naftnih polja na Bliskom istoku.

Nerazboritom i preuranjenom objavom rata 10. lipnja 1940. Mussolini je Italiji nanio veliku štetu. Bio je svjestan ekonomskih ograničenja Italije te iz tog razloga nemogućnosti vođenja dugotrajna rata, no strah, sramota i ljubomora na njemačke vojne uspjehe natjerali su ga da donese kobnu odluku. Talijanskoj industriji nedostajalo je novca i sirovina, a time je posljedično talijanskoj vojsci nedostajalo opreme. Kopnena vojska bila je velika, raspoređena u sedamdesetak divizija, no sama brojnost nije mogla prevladati borbenu nespremnost i slabu opremljenost. Loše stanje kopnene vojske trebalo je nadomjestiti brojno zrakoplovstvo i mornarica. Zrakoplovstvo je raspolagalo s više od tri tisuće aparata, no nisu svi bili izrađeni prema tehničkim dostignućima u modernom naoružanju. Premda je talijanska industrija mogla proizvesti vrhunske zrakoplove, bilo ih je premalo i stizali su prekasno. Britanske su snage početkom rata raspolagale sa znatno manje već zastarjelih aparata, no stalnim priljevom modernijih aparata i boljom uvježbanošću posada, početna prednost talijanskoga zrakoplovstva okrenula se u britansku korist. Mornarica je možda bila najbolji dio talijanskih oružanih snaga. Velika flota sastavljena od brzih i većinom novih brodova različita tipa mogla je nametnuti premoć u Sredozemnom moru. Ipak, najveće jedinice, bojni brodovi i teške krstarice, trpjele su poraze. Sasvim suprotno, manje jedinice sastavljene od razarača i torpednih čamaca te podmornice, postizale su veće rezultate. Razlog tome nije u kvaliteti brodova i posade, već u bojazni Vrhovnog zapovjedništva i vodstva države od većih gubitaka. Državi u financijskim problemima koja ovisi o uvozu baznih industrijskih sirovina lakše je nadoknaditi gubitak eskortnog razarača od 1000 t nego gubitak bojnog broda od 40000 t. Također, uništenje ponosa mornarice i moguće stradanje tisuća mornara loše bi utjecalo na moral ljudstva, već otprije nizak.

Sav materijal, bilo ga mnogo ili malo, morao se transportirati do bojišta, no transportnih sredstava je nedostajalo. Za transport ljudstva i opreme u Afriku od najveće je važnosti bila trgovačka mornarica. Do objave rata, u Libiju je prevezeno mnoštvo

materijala te je vojska bila dobro opskrbljena. Ulaskom u rat, mogućnosti transporta preko mora znatno su se pogoršale. Mnogi trgovački brodovi, neobaviješteni unaprijed o objavi rata, ostali su blokirani u stranim lukama. Izgubljena je gotovo trećina brodskoga prostora.

Velik propust Italije pri ulasku u rat bio je izostanak unaprijed razrađenih ofenzivnih operacija. Ujutro 11. lipnja 1940., kad su trebali uslijediti veći pokreti vojske, nije se dogodilo ništa značajno. Zrakoplovstvo je počelo s bombardiranjem britanske Malte, no to je bilo sasvim očekivano pa su Britanci uspijevali održavati otok živim. Do većih sukoba s britanskim snagama dolazilo je na moru, no talijanska mornarica je umjesto pobjeda bilježila poraze i sramotu, često ne vlastitom krivnjom. Za neopremljenost radarom, neposjedovanje nosača zrakoplova i lošu suradnju sa zrakoplovstvom ne mogu se okriviti mornarički časnici. Mussolini je bjesnio, no nije izgubio vjeru u uspjeh. Naredio je opću blokadu britanskih baza u Sredozemlju, a maršalu Rodolfu Grazianiju, načelniku sjevernoafričkog stožera, da ubrza pripreme za napad na Egipat. Graziani je odugovlačio s pripremama čitavo ljeto, upozoravajući na niz otegotnih okolnosti: premalo motorizacije, nedovoljne zalihe, prisustvo britanske flote koja otežava snabdijevanje preko mora, poteškoće u transportu između istovarnih luka i fronta, premalo zrakoplovnih jedinica i štošta drugo. Mussolini nije štedio sredstava i mnogi su konvoji stizali u Libiju, no učinio je pogrešku. Od 800 zrakoplova obećanih Grazianiju, stiglo ih je u Libiju samo 300. Čak 200 teških bombardera poslano je u Belgiju da sudjeluju s Nijemcima u bombardiranju Britanije. Iz sredozemne flote izdvojeno je 28 podmornica za borbe na Atlantiku.² Jedinice poslane na zapad bile bi korisnije na Sredozemlju. Velika vojska od 220 tisuća vojnika u istočnoj Africi mogla je usklađenom akcijom potisnuti Britance iz Sudana i južnog Egipta te se spojiti s vojskom u Libiji. Osvojivši Britansku Somaliju i manji teritorij u Sudanu, nisu se usudili dalje. Britanci su preuzeli inicijativu te je golema vojska, predvođena kraljevim rođakom vojvodom od Aoste, uključivši mornaričke jedinice na Crvenom moru, ostala odsiječena od domovine. Unatoč nedostacima, ofenziva je bila neopoziva.

Talijanska ofenziva na Egipat započela je pripremnim napadom 9. rujna 1940. Zrakoplovstvo je nanijelo mnogo štete Britancima, no britanski protunapad još isti dan bio je devastirajući. Na izvještaj o velikim gubicima, Grazianiju iz Rima nije stigla nota samilosti, već oštro naređenje za pokret. Talijanska vojska prešla je libijsko-egipatsku

² Prikil, 89.-90.

granicu 13. rujna. Kretala se u besprijekornom bojnom poretku. Školski razvedene formacije možda su bile primjer dobre uvježbanosti i brojnosti vojske, no bile su lak plijen britanskoj artiljeriji. U jednom danu Talijani su prodrijeli oko 90 km u Egipat i zauzeli Sidi Barrani, no tu su stali. Pretrpjeli su deset puta veće gubitke od Britanaca i trebao im je oporavak. Britanci su računali s ponovnim napadima. Britanski vrhovni zapovjednik za Srednji istok, general Archibald Wavell, nije gubio vrijeme. Ojačavao je obrambene položaje te tražio i dobivao pojačanja. Dok su Talijani na linijama u Africi skoro tri mjeseca mirovali jer je Graziani odbijao dalju ofenzivu zbog manjka ratnog materijala, britanski stožer je razvijao ofenzivne planove.

Željan pobjeda, isprovociran njemačkom okupacijom Rumunjske, Mussolini je naredio okupaciju Grčke. Vojska iz Albanije krenula je u napad 28. listopada i ubrzo upala u velike nevolje. Talijanima ništa nije išlo prema planu, točnije prema željama fašističke vrhuške. Grčka nije bila lak plijen kako se mislilo, a cestom prema Suezu i Kairu nije se marširalo rimskim korakom.

Težak udarac za Talijane uslijedio je te jeseni ne na frontu, već u talijanskoj luci Taranto. Britanska je mornarica u suradnji sa zrakoplovstvom izvela drzak napad na ovu važnu luku. Kasno uvečer, 11. studenog, britanska flota, osnažena nosačem zrakoplova, svojim torpednim bombarderima je napala usidrene ratne brodove te uspjela potopiti ili onesposobiti pet velikih brodova i više manjih. U ponovljenom napadu sutradan, bombarderi s Malte uništili su unutrašnjost luke i skladišta. Protuzračna obrana luke nije se najbolje snašla. Eskadre bombardera s obalnih aerodroma poletjele su tek u zoru u nadi da će pronaći britanske brodove, no oni su tada bili predaleko. Dok su u Rim stizala izvješća o stradanju, dok su brodovi iz Taranta premješteni u Napulj i La Speziju, Britanci su poslali pojačanje u Grčku, na Maltu i Kretu, a kroz Gibraltar i čitavo Sredozemno more neometano su prošla tri ratna broda te pojačala eskadru u Aleksandriji. Među ljudstvo svih rodova talijanske vojske uvukla se potištenost i strah. Ispoljio se nesrazmjer između previsokih želja i premalih mogućnosti. *Duce* se obratio *Führeru* za pomoć.

Savezništvo Italije i Njemačke bilo je neobična vojno-politička tvorevina. U odnosima je bilo prijezira i zavisti, mržnje i straha, no nijedna strana nije pomišljala na otkazivanje partnerstva. Interesna područja bila su dosta jasno podijeljena, pri čemu je Sredozemlje prepušteno Italiji te se u Njemačkoj nije znatnije razmišljalo o mogućim vojnim operacijama na jugu, a pogotovo ne u Africi. Dogovorena je strategija paralelnog ratovanja, kako je Mussolini objasnio: „Ni s Njemačkom, ni za Njemačku,

nego uz bok Njemačkoj³, pa politička i strateška suradnja u slučaju zajedničkih vojnih operacija nije bila precizirana.

Područja sjeverne Afrike i Bliskoga Istoka Adolfa Hitlera nisu mnogo zanimala prije i početkom rata jer se nisu uklapala u strategiju širenja njemačkoga *Lebensrauma* (životnoga prostora). Strateške mogućnosti sjeverne Afrike, važnost posjeda Sueskoga kanala, prilaz bliskoistočnim naftnim poljima tada još nisu ozbiljnije razmatrani. Hitler je pokazao zanimanje za Sredozemlje tek u ljeto 1940, nakon odluke o napadu na Sovjetski Savez. Za uspjeh na istoku trebao mu je mir na zapadu. Zračna bitka nad Britanijom odvijala se nepovoljno. Hitleru je bilo važno prisiliti Britance na mir te priznanje njemačke hegemonije na europskom tlu. U njihove kolonije nije želio dirati, što zbog poštovanja prema moćnom imperiju i potrebe za ravnotežom sila, što zbog bojazni da bi time došao u sukob sa Sjedinjenim Američkim Državama, njihovim golemim ljudskim i gospodarskim potencijalom. Kako Britanci nisu popuštali, morao je pronaći drugo rješenje. Egipat i Sueski kanal činili su se kao dobra prilika da se Britancima zada ozbiljan udarac. Kombinacija usklađenih političkih interesa i koalicijskog ratovanja mogla je biti efikasna. Pomoć Italiji smatrana je potrebnom i zbog bojazni da bi poraz Talijana doveo rat u Italiju. Moguća kapitulacija Italije ozbiljno bi ugrozila Njemačku, dovodeći neprijateljsku vojsku na samu granicu.

Dan nakon napada na Taranto, u Hitlerovu Glavnom stanu razmatrala se pozicija saveznice Italije. Uz mnogo sarkazma, ali i ozbiljne zabrinutosti, odlučeno je pomoći Talijanima u Africi dajući im na raspolaganje jedan zrakoplovni korpus i jedan ekspedicijski oklopni korpus. Zrakoplovne jedinice već su tijekom prosinca u većem broju premještene na Siciliju. Britanske su snage osjetile razliku već u prvom susretu s njemačkim zrakoplovima. Za razliku od talijanskih, njemački su zračni napadi bili precizniji i razorniji. Oklopne jedinice nisu mogle biti odmah poslane u Libiju jer ih je trebalo pripremiti. Namjeravalo ih se poslati tek nakon što bi Talijani nastavili s ofenzivom, no razvoj događaja na afričkom frontu tekao je sasvim suprotno. Mussolini se nadao da će vlastitim snagama, uz minimalnu pomoć njemačkog zrakoplovstva, uspjeti ostvariti preokret na linijama, no nade je bilo sve manje. Makar se pribojavao njemačke pomoći govoreći: „Ako zovemo Nijemce da dođu k nama, kako ćemo ih se kasnije riješiti?“⁴ i bio bijesan na svoj podređeni položaj, bio je svjestan da bez pomoći jačega saveznika sigurno propada. Sredinom siječnja 1941. na sastanku u Njemačkoj

³ Thomas, u: Paape, sv. 1, 190.

⁴ Prikrl, 149.

donesen je konačan zaključak pregovora: njemačke oružane snage stupaju u akciju na Balkanu i Sredozemlju.

Britanski napad na talijanske linije u Egiptu počeo je 9. prosinca 1940. Mnoge su talijanske jedinice bile opkoljene. Tko se uspio izvući iz obruča ili nije bio obuhvaćen, povlačio se na zapad širokom pustinjom ili obalnom cestom koju su tukli ne samo britanska artiljerija i zrakoplovstvo, nego i mornarica s mora. Povratkom izgubljenog teritorija u Egiptu, Britanci nisu stali s napredovanjem. Do veljače 1941. britanske su snage uspjele osvojiti čitavu Cirenaiku, istočnu libijsku pokrajinu. Jedan za drugim padali su gradovi: Bardia, Tobruk, Benghazi, Agedabia, a kod Beda Fomma se 7. veljače predao ostatak 10. talijanske armije. Britanske snage zaustavile su se kod El Agheile, blizu granice sa zapadnom pokrajinom Tripolitanijom.

Istovremeno s usporavanjem britanskog napredovanja, u Tripolitaniju su počele stizati prve njemačke trupe kodnog naziva *Sonnenblume* (Suncokret). Do sredine veljače, uspostavljena je baza njemačkoga zrakoplovstva blizu Tripolija, stigla je glavnina 5. lake divizije, okosnice budućeg Afričkog korpusa, razne manje jedinice, osoblje stožera i zapovjednik, general Erwin Rommel. Prisustvo njemačke vojske u Libiji davalo je nadu prestrašenim talijanskim kolonizatorima. Samo osamdesetak težih njemačkih tenkova činilo im se spasonosno. Izložen porazima i gubicima, narod je izgubio vjeru u vlastitu vojsku. No talijanski vojnik možda i nije bio lošiji od njemačkoga. Problem nije bio u ljudstvu, već u njihovoj opremi, vodstvu i nesređenim političkim prilikama u državi. Suradnjom talijanskog i njemačkog zapovjednog kadra, talijanske će jedinice pokazati puno više odvažnosti.

Pred njemačko-talijanskom armijom u Libiji, sastavom više talijanskom nego njemačkom, bile su stotine kilometara izgubljenog teritorija. Upozorenja talijanskog vrhovnog zapovjednika u sjevernoj Africi, generala Gariboldija, upućena Rommelu da je borba u pustinjskim uvjetima iznimno teška, a za što njegove trupe nisu bile dovoljno obučene, bila su sasvim opravdana i točna. Međutim, Rommel je bio nestrpljiv. Svjestan da su uvjeti borbe, transporta i smještaja potpuno drugačiji od onih u razvijenoj i zelenoj Francuskoj, nastojao je u što kraćem roku prikupiti što više informacija izviđanjem i učenjem od iskusnijih Talijana. Svaka jedinica, tek što je stigla u Afriku, bila je poslana na front. Nije bilo vremena za odmor i adaptaciju. Trupe su se učile snalaženju u pustinji na putu.

Prvi okršaji s britanskim snagama dogodili su se već krajem veljače. Izvidnički upadi u britanske položaje prerasli su u ofenzivu. Dobro primijetivši slabosti u

britanskim redovima, 31. ožujka pokrenula se njemačko-talijanska ratna mašina. Premda je sam Hitler nalagao odgodu većih ofenzivnih operacija do svibnja, kada je trebala stići 15. oklopna divizija, Rommel nije htio propustiti priliku. Osovinske jedinice su u desetak dana uspjele potisnuti Britance iz većeg dijela Cirenaike. Dolaskom 15. oklopne divizije tijekom travnja i početkom svibnja, borbe su se nastavile još bržim tempom. U nizu žestokih okršaja naizmjenične sreće, do kraja mjeseca osovinske snage uspjele su potisnuti britanske natrag u Egipat. Britanci su sredinom lipnja pokušali operacijom *Battleaxe* vratiti položaje u Cirenaici, no u samo dva dana operacija je završila njihovim porazom. U britanskim rukama ostao je jedino Tobruk, utvrđen lučki grad čiju je obranu bilo nemoguće probiti. Talijanski su oficiri upozoravali Rommela da je zauzeće Tobruka važno za svako dalje napredovanje na istok. Britanske jedinice u gradu nisu pokazivale naznake sloma, no Nijemci se nisu dali smetati. Grad su ostavili u potpunoj kopnenoj izolaciji, no on nije slabio. Oslanjajući se na snabdijevanje s mora, postao je baza za ispade i prijetnja svakom daljem operativnom planiranju.

Ranija upozorenja Talijana o poteškoćama ratovanja u Libiji Nijemcima su postala bjelodano jasna. Motorna vozila su se kvarila i habala brže nego u Europi. Nedostajalo je zaklona, drvene građe, prometnica, svega na što su dotad bili navikli. Vojnici su morali učiti, odricati se čak i najnužnijih sredstava, prilagođavati se najbrže što su mogli. Maštovitost i snalažljivost postale su jednako važne koliko i vojna spremnost. Ispoljili su se brojni logistički problemi ratovanja na prekomorskom području. Koliko god se mornarica i zrakoplovstvo trudili zaštititi pomorske linije snabdijevanja, britanska je strana uspijevala ometati prijevoz, često uništavajući više od polovice tereta. I na kopnu je bilo problema. Tu su Britancima pomagali nepovoljni prirodni uvjeti, štetni i ljudstvu i materijalu, te infrastrukturna nerazvijenost. Dodatna otegotna okolnost bilo je teško stradanje talijanske ratne mornarice 28. ožujka kod peloponeskog rta Matapan. Izgubljene su tri teške krstarice, dva razarača i 2400 života.⁵ Flota je bila devastirana i demoralizirana. Ova pomorska katastrofa znatno je otežala organizaciju zaštite konvoja i libijskih luka.

Do jeseni su Nijemcima stigle dodatne jedinice pa je 5. laka divizija preformirana u 21. oklopnu, a od stalih je jedinica formirana 90. laka divizija. Sastav Afričkoga korpusa time se nije promijenio. Ostao je na dvije oklopne divizije nešto

⁵ Thomas, u: Paape, sv. 1, 194.

smanjene snage. Britanci su također reorganizirali svoje jedinice i primili pojačanja. Malteške luke i aerodromi su ponovno stavljeni u funkciju. Najveća promjena bila je smjena vrhovnog zapovjednika Wavella i postavljanje generala Claudea Auchinlecka na čelo armije. Britanci su dobivali sve više materijala i ljudstva dok su se Nijemci morali snalaziti s onim što je uspjelo stići do Libije i zarobljenim britanskim materijalom. Veću pomoć u materijalu nisu mogli dobiti zbog zahtjevnih borbi u Sovjetskom Savezu. Oskudica je nalažala pomno taktičko planiranje, varke i iznenađenja. Rommel je planirao pokret za sredinu studenog, no Auchinleck ga je preduhitrio.

Britanska operacija *Crusader* počela je 18. studenoga. Prvotni neuspjesi britanske 8. armije natjerale su Auchinlecka na smjene u oficirskom kadru. S mjesta operativnog zapovjednika maknuo je generala Alana Cunninghama i postavio generala Neila Ritchija, nedovoljno iskusnog i stoga podložnog višem autoritetu. Britanci su razvili vrlo duboku frontu s rezervnim jedinicama u pozadini. Talijani, a pogotovo Nijemci, nisu si mogli priuštiti rezerve. Rommel se morao povući početkom prosinca na liniju Gazale, ostavivši opkoljene trupe kod Soluma na granici bez nade u pomoć.⁶ Sredinom mjeseca povukao se još dalje na liniju kod El Agheile, posljednjeg naselja u Cirenaici, odakle je počeo ofenzivu u ožujku. Položaj kod El Agheile je bio dobar odabir jer između toga naselja i Misurate, najbližeg naselja u Tripolititaniji, proteže se 600 km Sirtske pustinje bez objekata od vojnoga značaja.⁷ Također, linija se mogla razvući osamdesetak kilometara u širinu. Ovdje je osovinska armija imala znatno kraće i sigurnije linije komunikacija s pozadinom. Britanske snage su bile previše razvučene za dalje napredovanje.

Osovinske snage su izgubile bitku, ali nisu klonule. Gubici su bili veliki. Poginulo je oko 13000 Nijemaca i 20000 Talijana.⁸ Saveznički gubici bili su jednako golemi. Paralelno s gubicima i povlačenjem gradio se čvrst moral Afričkoga korpusa. Bili su uvjereni da bi dobili bitku da su imali više materijalnih sredstava i podrške iz domovine. Postupci vodstva nisu se dovodili u pitanje pred vojnicima pa se razvio izvrstan odnos povjerenja i poslušnosti. Među zapovjednim kadrom, bez obzira na nužna neslaganja ili nesporazume, strogo se poštivala hijerarhija. General Ritchie nije imao autoritet poput Rommela. Podređeni su mu se suprotstavljali, a on se s njima

⁶ Opkoljene jedinice kod Soluma i Bardije, pod vodstvom talijanskoga generala de Georgisa, pružale su otpor sve do siječnja 1942. Njihov otpor vezao je dio britanskih trupa i sredstava potreban na linijama zapadne Cirenaike.

⁷ Ball, 127.

⁸ Oudeman, u: Paape, sv. 2. 60.

raspravljao. Prepirke britanskih oficira sasvim otvoreno vođene putem radija znale su biti vrlo zabavan program osovinskim obavještajcima i oficirima. Nakon povlačenja osovinskih snaga, Ritchija je obuzeo opasan optimizam. Nedovoljno svjestan svojih gubitaka i nedostataka, neoprezan u slobodnom iznošenju svojih položaja putem radija, omogućio je osovinskim snagama da bolje organiziraju svoje linije i osmisle nov napad.

Do kraja prosinca i tijekom siječnja 1942., materijalno iscrpljenom Afričkom korpusu stiglo je dovoljno sredstava da popuni kritične gubitke. Pojačana aktivnost zrakoplovstva i mornarice u obrani konvoja na moru te uspješni napadi na britanske mornaričke jedinice i baze smanjili su gubitke. Ojačane popunama, osovinske jedinice krenule su 21. siječnja u pojačano izviđanje, no iznenađene uspelim probojem nisu se zaustavile do 7. veljače. Britanci su se povukli istočno od linije Gazale, štiteći Tobruk.

Nijemci u Libiji, predvođeni „velikom generalom“ Rommelom, kako ga je nazvao Churchill, osmišljavali su dalju strategiju, pripremali operacije. U tome nisu imali potpunu podršku ili razumijevanje pretpostavljenih. Talijansko Vrhovno zapovjedništvo je nastojalo ograničiti operacije sukladno svojoj defenzivnoj strategiji zahtijevajući samo obranu Tripolitanije, stalno upozoravajući na manjak goriva i drugih važnih sredstava, negodujući zbog predalekih pokreta i ciljeva. Hitler je, sasvim zaokupljen Sovjetskim Savezom, zanemarivao Afriku. Njemački zapovjednik sektora Jug, maršal zrakoplovstva Albert Kesselring, odgovoran za snabdijevanje snaga na Sredozemlju, mogao je učiti vrlo malo ili ništa po pitanju planiranja strateških ciljeva. Ipak, Rommelu je Kesselring bio prijeko potreban. O njemu je ovisila organizacija snabdijevanja i imao je dovoljno visok čin da može pogurati pitanje Afrike u Njemačkoj ili pregovarati s Talijanima oko organizacije konvoja. Također, strateška i taktička podrška Kesselringova zrakoplovstva bila je krajnje potrebna. U nedostatku jasno određene koalicijske strategije i konačnog cilja, njemačke snage u Libiji izradile su vlastitu strategiju i postavile vlastiti cilj.

Veće zanimanje Hitlera za afrički front ispoljilo se u proljeće 1942. Borbe u Sovjetskom Savezu nisu tekle prema planu. Nakon niza konferencija u Rimu i Berlinu, složio se s potrebom uništenja Malte radi osiguranja zračnog prostora i morskog puta u Afriku. Nakon bombardiranja otoka od ožujka do svibnja, dogovorena je za lipanj operacija *Herkules* ili zračno-pomorski desant. Nakon toga, Afrički korpus bi poduzeo operaciju s konačnim ciljem zauzimanja Tobruka. Makar je plan operacija bio obećavajući jer je Kesselringovo zrakoplovstvo sjajno obavljalo svoj dio zadatka, Rommel se više volio osloniti na vlastite snage. Planirao je napasti prije desanta na

Maltu i time preduhitriti britansku ofenzivu. Njegov konačan cilj bio je Suez, za koji nije imao dozvolu s vrha, ali ju je namjeravao dobiti pobjedom.

Sredinom travnja, Kesselring je javio da je Malta spremna za desant. Churchill je odlučio, možda uskogrudno ali racionalno, da ne šalje konvoje za otok dok mu ne ojača obranu lovačkim zrakoplovima. Dok su Hitler i Mussolini krajem travnja dogovarali konačan datum desanta, između 15. srpnja i 15. kolovoza, britanski su nosači zrakoplova prebacivali na Maltu *Spitfire* lovce i torpedne bombardere. Odugovlačenje i konformizam mnoge je osovinske vojnike stajalo života.

Vojska na libijskom frontu nije čekala pad Malte. Rommel je krenuo u napad 26. svibnja. Isprva ništa nije išlo prema planu. Borbe oko El Adema, Bir Hakeima i Knightsbridgea bile su teške i konfuzne. Ipak, za razliku od Britanaca koji su neuspjeli taktiku pokušavali riješiti konferencijama oficira dok su trupe stajale na mjestu ili jurile u propast, Nijemci i Talijani mijenjali su taktiku u pokretu, a komanda je bila centralizirana. Do 13. lipnja britanske su snage bile razbijene i potisnute do Egipta, no još su bile jake pa za umorne Nijemce i Talijane nije bilo odmora. Trebalo je iskoristiti trenutnu britansku slabost i osvojiti Tobruk. Već 15. lipnja, osnažene zarobljenim materijalom, osovinske jedinice forsirale su prilaze zoni Tobruka. Zrakoplovstvo je pružilo je znatnu taktičku pomoć teškim bombardiranjem. Grad je pao 21. lipnja nakon dva dana borbi. Na sreću Nijemaca i Talijana, britanske trupe nisu stigle isprazniti ili uništiti sva skladišta. Iscrpljene osovinske jedinice domogle su se rijetkoga luksuza: piva, bijeloga brašna, konzervirane hrane visoke kvalitete; no najvažniji plijen bile su velike količine pitke vode i goriva te mnoga neoštećena vozila.

Tek imenovan maršalom, Rommel je inzistirao da se napredovanje nastavi i osvoji Egipat. Kesselring je odbacio takvu mogućnost i inzistirao na provođenju operacije *Herkules*. Dva maršala nisu mogla uskladiti mišljenje pa je Rommel poslao svoje oficire izravno Hitleru i Mussoliniju. Ne čekavši dozvole, Oklopna armija je krenula preko egipatske granice već 23. lipnja. Napredujući prema britanskim linijama kod Mersa Matruha, stigla je dozvola Mussolinija i Hitlera za napad na Egipat. Time je desant na Maltu ponovno odgođen. Loše vođene, s prijekidima u komunikaciji, britanske su se jedinice povukle na liniju kod El Alameina. Rommelova premorena armija žurila je za njima te je 30. lipnja pred El Alameinom bila tek stotinjak kilometara udaljena od Aleksandrije. Nade u brzo osvajanje Egipta ovdje su bile grubo prizemljene. Auchinleck je organizirao obranu u šezdesetak kilometara širokom prolazu između mora i depresije Qattara. Manevar opkoljavanja južno kroz pustinju ovdje je bio

nemoguć pa je Rommel mogao jedino udariti izravno na britanske položaje. Danima su Nijemci i Talijani pokušavali probiti britanske linije. U dva tjedna neprestanih napada i protunapada, borbeni poredak nije se znatno promijenio.

Nijemci i Talijani uspjeli su učvrstiti položaje, no i ljudi i mašine bili su na izmaku snaga. Jedine rezerve koje su se mogle odmah povući bili su zrakoplovi i kopnene jedinice rezervirane za desant na Maltu. Kesselring je oklijevao, no bio je svjestan da zbog stalnog odgađanja i ponovnog oživljavanja otoka, *Herkules* više nema mogućnosti za uspjeh. Više ljudi i mašina u Africi bili su dodatno opterećenje za već preopterećen sustav snabdijevanja, ali dalja ofenziva na Egipat tada je bila važnija od zauzeća Malte. Zrakoplovstvo je ponovnim pritiskom na Maltu nastojalo pomoći sigurnije dopremanje ratnog materijala i ljudstva u libijske i egipatske luke, ali napadi nisu bili uspješni jer je otok previše ojačao. Kopneni transport sredstava loše se odvijao jer su od istovarnih luka do fronta bile stotine kilometara puta. Kolone transportnih vozila i skladišta bili su na meti britanskog zrakoplovstva iz egipatskih baza i diverzantskih jedinica. Unatoč gubicima i zalihama koje su zadovoljavale jedva petinu potrebnoga, borbeni snaga Afričkog korpusa ponešto se povećala. Rommel se nadao da će Britancima trebati više vremena da nadoknade gubitke.

Ponovne smjene britanskih zapovjednika umjesto zanimanja osovinskih oficira izazvale su aroganciju. No upravo u smjeni britanskoga zapovjednoga kadra krila se opasnost. Mjesto vrhovnog zapovjednika predano je generalu Haroldu Alexanderu, a operativno zapovjedništvo nad 8. armijom dobio je general Bernard Montgomery. Njih dvojica bili su izvrstan tandem. Montgomery, Rommelov kolega pješadinac i instruktor, ozbiljno se prihvatio preobuke i reorganizacije jedinica te ojačavanja obrambenih uporišta, za što je tražio više sredstava, a Alexander ga je podržavao i udovoljavao njegovim zahtjevima koliko je bilo moguće. Za razliku od svojih prethodnika, Montgomery je više vremena provodio među ljudima na terenu, nastojeći steći povjerenje i poštovanje kakvo je Rommel uživao kod svojih ljudi. Mit o nepobjedivoj „pustinjskoj lisici“ morao je pasti.

Prvo odmjeravanje snaga Rommela i Montgomeryja dogodilo se između 31. kolovoza i 6. rujna oko grebena Alam Halfa. Napad osovinskih snaga otpočeka nije imao šanse za uspjeh. Naišli su na nepoznata minska polja u noći, čime je iznenađenje u potpunosti promašilo. Tankeri s gorivom na putu u Tobruk su torpedirani pa je zbog nestašice motoriziranim jedinicama umanjena mogućnost manevriranja. Britansko zrakoplovstvo iz egipatskih baza svakodnevno ih je bombardiralo. Čvrsta obrana

grebena na jedinom mogućem pravcu prodora primorala je osovinske snage na povlačenje. Postalo je jasno da je inicijativa sada u rukama Britanaca.

Montgomery se nakon borbi kod Alam Halfe nije upustio u progon poraženih, već je ostao iza svoje linije pripremajući ofenzivu. Britansko zrakoplovstvo redovito je napadalo osovinske baze i linije snabdijevanja, uništavalo skladišta, artiljerijska uporišta i aerodrome. Britanske mornaričke jedinice bilježile su uspjehe. Osovinska armija nije imala drugoga izbora nego učvrstiti obranu s ono malo sredstava što joj je preostalo. Situacija sa snabdijevanjem nikad nije bila gora. Talijanski ministar vanjskih poslova Galeazzo Ciano realno je zaključio: „Afrička će se fronta riješiti sama od sebe jer ako gubici ostanu tako visoki, uskoro više neće biti ni brodova za opskrbljivanje.“⁹

Britanska artiljerija i zrakoplovstvo izvele su snažan napad uvečer 23. listopada. Počela je operacija *Lightfoot*. Premda su osovinske jedinice obranom i protunapadima odbijale Britance, nisu mogle ništa protiv premoći u materijalu i ljudstvu. Svaki uništen tenk ili top Britanci su mogli nadomjestiti iz svojih bogatih skladišta, a u pozadini linije El Alameina čekale su odmorne rezervne jedinice. Dok je Montgomery u pozadini pregrupirao snage, Rommel je nastojao bolje koncentrirati svoju desetkovanu armiju i pripremiti plan povlačenja. S početkom britanske operacije *Supercharge* 3. studenog, počelo je povlačenje osovinskih snaga na liniju Fuke. Međutim, Hitlerovo neodobravanje povlačenja i naređenje da se bore do pobjede ili smrti uzrokovalo je snažan psihički udarac. U etičkoj i emocionalnoj dilemi, Rommel je slao ljude natrag na uništavajući pravac, znajući da se bore tek za prestiž svojih jedinica. Čekao je čitav dan odgovor na ponovljeno traženje dozvole za povlačenje. Kad je dozvola konačno stigla uvečer 4. studenoga, mnogim jedinicama više nije bilo spasa. Nemotorizirana pješadija, većinom talijanska, predavala je oružje. Tko je imao vozila i goriva bježao je na zapad.

Porazom kod El Alameina, Afrički korpus je izgubio ofenzivnu snagu. Montgomery ih je oprezno slijedio, izbjegavajući veće sukobe s još uvijek opasnim neprijateljem. Bez panike i uredno organizirani, Nijemci su evakuirali najbitniji materijal iz usputnih skladišta. Napuštajući Mersa Matruh 8. studenog na putu prema prolazu Halfayi, stigle su porazne vijesti: počela je saveznička operacija *Torch*. Američke i britanske trupe pod zapovjedništvom generala Dwighta Eisenhowera iskrcale su se u Maroku i Alžiru. Osovinska armija našla se stiješnjena između savezničkih snaga, nadmoćnih u količini i kakvoći sredstava. Povlačenje se moralo

⁹ Oudeman, u: Paape, sv. 2, 65.

nastaviti dalje jer su savezničke snage sa zapada mogle u nekoliko dana biti u Tunisu te zauzeti Tripoli, jedini adekvatan izlaz iz Libije. Sljedeća stanica u povlačenju bila je linija kod Agedabije. Makar je Hitler iz političkih razloga naredio da se taj položaj zadrži, bez obzira na žrtve Afričkog korpusa, Rommelu je bilo jasno da ne može spriječiti napredovanje Britanaca s istoka i zauzeće Tripolija. Namjeravao je organizirati obranu u južnom Tunisu na liniji Mareth.

Dok je Montgomery napredovao kroz Libiju, a Eisenhower prilazio Tunisu, Kesselring je po Hitlerovu naređenju, s dopuštenjem francuske vlade u Vichyju, prebacio 5. oklopnu armiju pod zapovjedništvom generala Jürgena von Arnima sa Sicilije u Tunis. Čini se nevjerojatnim, ali u strahu od vojnog i političkog poraza postalo je sasvim moguće prebaciti preko Siciliskoga prolaza desetke tisuća tona ratnoga materijala i tisuće ljudi, što za potrebe Afričkog korpusa ranije nije bilo moguće.

Istovremeno s prvim borbama u Tunisu, Rommelove snage u Tripolititaniji pažljivo su se povlačile, izbjegavajući veće sukobe s britanskom prethodnicom. Na naređenja Hitlera i Mussolinija da prekinu povlačenje nisu reagirali. Vodio se tihi rat između političara i vojnih zapovjednika. Prvi su tražili borbu iz političkih razloga, ne mareći za nepovolje uvjete i živote, a drugi su tražili sigurnije uporište kako bi spasili što se još može. Montgomery je pomagao riješiti osovinsku vojno-političku zavrzlamu krećući se duboko kroz pustinju nastojeći obuhvatiti neprijatelja i presjeći mu odstupnicu. Osovinske izviđačke jedinice na vrijeme su primjetile britansko kretanje pa se sredinom prosinca Oklopna armija počela povlačiti još dalje na zapad. Početkom 1943. talijansko Vrhovno zapovjedništvo dopustilo je napuštanje Tripolititanije, a Hitler je zatražio povlačenje u Tunis na liniju Mareth u roku dva mjeseca. Očito su i političari shvatili da je dalja borba za Libiju besmislena.

Povlačenje u južni Tunis počelo je ranije. Dvadesetdrugog siječnja Oklopna armija je napustila Tripoli. Do sredine veljače uspostavili su redove duž linije Mareth. Zbog prebrzog povlačenja i zanemarivanja naređenja, Rommel je bio smijenjen te je na njegovo mjesto postavljen talijanski feldmaršal Alessandro Messe. No, Rommel je odgađao svoj odlazak pa je Messe tek nominalno bio zapovjednik sada preimenovane Talijanske 1. armije. Uopće, komanda nad osovinskim snagama u Tunisu bila je loše koordinirana. Messeova i von Arnimova armija djelovale su odvojeno. Ugo Cavallero, načelnik talijanskog Vrhovnog zapovjedništva, nastojao je nametnuti talijansku izvršnu komandu svim jedinicama u Africi, a Kesselring se trudio natjerati Talijane da u vođenju svojih operacija prihvate njemačke stavove i strategiju. Ujediniti talijanske i

njemačke stožere bilo je praktički nemoguće, no udruživanje snaga na terenu pod jednim operativnim zapovjednikom ipak je provedeno krajem veljače. Nakon niza uspješnih proboja kroz klance i prijevoje istočnoga Tella te odbijanja savezničkih snaga na zapadniji greben, Rommel je imenovan glavnim zapovjednikom sada ujedinjenih snaga Grupe armija *Afrika*. Postao je nadređeni von Arnimu i Messeu te je mogao sastavljati udarne grupe, dogovarati taktiku i operativu. Unatoč tome što je u Tunisu imao dvostruko veće snage nego ranije u Libiji, brojne otegotne okolnosti sprječavale su ga u razradi i izvedbi operacija. Trupe naučene na borbe u pustinjskim uvjetima teško su se prilagođavale planinskom krškom području. Bili su suočeni s golemim britanskim i američkim rezervama te flotama bombardera koje su napadale kopnene ciljeve i konvoje na moru. Teško osvojena uporišta na zapadnom grebenu morali su napustiti i povući se na istok na staru liniju. Na jugu je britanska 8. armija napadala liniju Mareth iz dva pravca. Brojniji i bolje opremljen neprijatelj dostigao je Nijemce u taktičkoj vještini. Osovinske linije obrane nisu imale dubinu pa je svaki sudar s neprijateljem rezultirao gubicima i povlačenjem. Početkom ožujka, Rommel je u stanju očaja i bolestan tražio od Mussolinija i Hitlera da dopuste evakuaciju trupa iz Tunisa, no umjesto spasa dobio je bolovanje.

Grupi armija *Afrika* preuzeo je von Arnim. Imao je čast biti glavnim zapovjednikom samo dva mjeseca. Stiješnjeni između mora i nadmoćnoga neprijatelja, Nijemci i Talijani nisu nimalo nalikovali na Britance u Dunkirqueu. Do 13. svibnja, kad se predao stožer osovinske armije, više od 200 tisuća vojnika, od kojih polovica Nijemaca, držalo je borbenu spremnost na visokoj razini. Predavali su se tek nakon što bi bili taktički nadigrani, bez goriva ili municije. A predavali su se ponosno i časno, zaslužujući poštovanje pobjednika.

Pobjede Afričkoga korpusa ovisile su o nizu različitih čimbenika. Stroga disciplina, izvrsna borbena obučenost i visok moral jamčili su uspjeh. Oružje i oprema bili su tehnički zadovoljavajući i kvalitetne izrade. Zapovjedni kadar dobro je surađivao i vješto kombinirao različite jedinice i grupe. Svojim malim snagama Nijemci su znali taktički nadmudriti i poraziti mnogo veće neprijateljske snage. Nisu bili iz specijalno obučenih, elitnih postrojbi, no do kraja afričke kampanje, zbog brojnih poteškoća primorani na maštovite improvizacije, moglo ih se takvima smatrati.

Porazi Afričkoga korpusa dijelom su izazvani logističkim problemima. Snabdijevanje vojske na prekomorskom bojištu je zahtjevno i izloženo mnogim

opasnostima. Put do Afrike bio je opasan, posebno za velike i spore transportne brodove čije je uništenje bilo među osnovnim zadacima britanske mornarice i zrakoplovstva. Duž libijske obale, malo je luka bilo u mogućnosti prihvatiti veće brodove i često su bombardirane. Materijalna sredstva i ljudstvo iz luka se do skladišta i jedinica na bojištu moralo prevoziti danima. Zbog predugačkih linija komunikacija između istovarnih luka i linije bojiša te manjka prometne infrastrukture mnogo je sredstava bilo potrošeno samo tijekom transporta. Gubitke u materijalnim sredstvima uzrokovali su i napadi neprijateljskih jedinica na opskrbne kolone i skladišta. Prirodni uvjeti, tlo i klima, bili su dodatna otegotna okolnost, onaj nepobjedivi neprijatelj ili izdajnik koji otežava kretanje vozila, uzrokuje kvarove na tehničkim sredstvima i bolesti ljudi.

Ustrojstvo i nepripremljenost Afričkoga korpusa i pozadinskih službi

Prva njemačka jedinica poslana Italiji u pomoć bio je 10. zrakoplovni korpus, formalno podređen *Superaeru*, talijanskom Vrhovnom zapovjedništvu zrakoplovstva, ali pod izravnom komandom generala *Luftwaffe*¹⁰. Korpus je prebačen tijekom prosinca 1940. i siječnja 1941. iz Norveške u Kalabriju i na Siciliju. Djelovao je združeno s *Regiom Aeronauticom*¹¹ i značajno pomagao u bombardiranju britanskih snaga na Sredozemlju. Imao je više stotina borbenih zrakoplova različita tipa te izviđačke i transportne zrakoplove. Premda je djelovanje njemačkog zrakoplovstva na Mediteranu bile najčešće strateško, služilo je i za taktičku podršku kopnenim snagama u Africi. Zrakoplovne snage stalno stacionirane u Africi bile su isprva podređene komandi 10. zrakoplovnog korpusa, no od kraja 1941. godine podređene su komandi 2. zrakoplovne flote feldmaršala Kesselringa, a početkom 1943. godine združene su u zrakoplovni korpus *Afrika*. Jedinice su bile smanjene snage i nikad nisu dosegle puni sastav. Tome je razlog djelomično neredovitost popunjavanja gubitaka u ljudstvu i materijalu, djelomično nevoljkost ili nemogućnost viših autoriteta da pošalju jače snage u Afriku.

Osnovne jedinice kopnene vojske stigle su u Libiju između veljače i svibnja 1941. Prvo su stigli stožer i neke stožerne jedinice, bataljon veze i nekoliko jedinica službe snabdijevanja. Tijekom veljače i ožujka stigle su jedinice 5. lake divizije, formirane iz dijelova 3. oklopne divizije. Do sredine svibnja stigla je i 15. oklopna divizija te nekoliko dodatnih jedinica. Krajem godine, 5. laka divizija reorganizirana je u 21. oklopnu diviziju, a od jedinica neovisnih o oklopnim divizijama, artiljerijskih i izviđačkih bataljona te bataljona motorizirane pješadije, formirana je 90. laka divizija s vlastitim divizijskim stožerom.¹² Oklopne 15. i 21. divizija činile su *Deutsches Afrika Korps*, njemački Afrički korpus, glavnu udarnu snagu talijansko-njemačke Oklopne armije *Afrika* (kasnije Talijanska 1. armija), čije se ime često pridavalo ukupnim njemačkim, čak i združenim osovinskim snagama u Libiji. U ljeto 1942., njemačke su snage dobile pojačanje: 164. laku diviziju i Ramckeovu padobransku brigadu.

Njemačke jedinice poslane u Tunis u studenom 1942. pod zapovjedništvom generala von Arnima, sastojale su se od raznih jedinica te ih se može u ukupnosti prikazati kao jednu oklopnu i dvije pješadijske divizije. Od jedinica u Tunisu formirana

¹⁰ *Luftwaffe* – njem. Ratno zrakoplovstvo

¹¹ *Regia Aeronautica* – tal. Kraljevsko zrakoplovstvo

¹² Macksey, 53.

je 5. oklopna armija. Iako su dvije armije u Tunisu bile u izravnom taktičkom kontaktu i djelovale združenim snagama, armiji u Tunisu nije pridano ime Afričkoga korpusa.

Oklopne i motorizirane divizije složene su sastava. Dijelovi oklopne divizije, pukovi, bataljoni i satnije, mogli su se izdvajati i spajati u borbene grupe različita sastava, ovisno o taktici i cilju borbe. Njemačke oklopne divizije u Libiji sastojale su se od: stožera divizije, 2 puka motorizirane oklopne pješadije, 1 tenkovskog puka, 1 artiljerijskog puka, 1 protutenkovskog bataljona, 1 bataljona veze (radio i telefonska satnija), 1 inženjerskog bataljona i jedinica službi snabdijevanja i transporta. Laka motorizirana divizija je uz stožer imala: 3 puka motorizirane pješadije, 1 artiljerijski puk, 1 protutenkovski bataljon, 1 inženjerski bataljon, 1 bataljon veze i jedinice službi snabdijevanja i transporta.¹³ Oklopna divizija je u punoj snazi imala oko 12000 ljudi i 324 tenka, a laka divizija oko 10700 ljudi. Od toga broja otprilike petinu je činio neborbeni sektor.¹⁴ Rommelove divizije bile su znatno smanjene snage. Oklopne divizije imale su stotinjak tenkova manje od regularnih divizija i oko 8000 ljudi¹⁵. Lake divizije imale su još manje ljudstva. Možda oko pet ili šest tisuća. Smanjen je bio i broj vozila u divizijama. Regularna oklopna divizija imala je otprilike 3000 različitih vozila bez tenkova¹⁶, a laka divizija ne mnogo manje od toga. Divizije u Africi imale su znatno manje vozila, nedovoljno čak i za smanjene snage. Vjerojatno su zajedno imale oko 6000 vozila, a nedostajalo je barem još toliko. Kako je više kamiona i automobila bivalo uništeno i otpisano nego ih se stizalo proizvesti, već krajem 1940. smanjen je broj motoriziranih pješadijskih divizija, a smanjene su i motorizirane pješadijske jedinice oklopnih i lakih divizija. U mnogim jedinicama broj ljudstva nije smanjen razmjerno broju vozila pa je vjerojatno bilo čitavih satnija bez transportnih vozila. Postalo je sasvim uobičajeno da oklopne jedinice prevoze svoje pješake na tenkovima. Malo koja je njemačka jedinica u Africi bila u punom broju ili imala sva potrebna sredstva. Ipak, njihov sastav prema oružanom rodu i osnovnoj opremi bio je jednak jedinicama na europskim bojištima.

Po dolasku u Libiju, Nijemce su snašle mnoge poteškoće. Kako prije rata nisu provedene pripreme za pustinjsko ratovanje, oficiri i vojnici su bili obučeni samo za ratovanje na europskom tlu: u umjerenom klimi i s dovoljno izvora hrane i vode, s dovoljno prirodnih zaklona i prepreka iskoristivih u taktičkom planiranju, s dovoljno

¹³ Toppe, 25.

¹⁴ Miler-Hilebrand, str. 77.

¹⁵ Prikril, 226

¹⁶ Deighton, 185.

prometne infrastrukture potrebne za snabdijevanje i pokret vojske (ceste, željeznica, plovne rijeke), s dobro osiguranom pozadinom i svim materijalnim pogodnostima koje pruža blizina domovine. Ničega od navedenog nije bilo dovoljno u Libiji ili nije bilo uopće. U samo mjesec dana, od Hitlerove naredbe o formiranju Afričkoga korpusa u siječnju do dolaska prvih borbenih jedinica u Libiju u veljači, Vrhovna komanda nije mogla organizirati i provesti temeljite pripreme. Organiziran je Specijalni štab za tropsko ratovanje (*Sonderstab Tropen*), sačinjen od oficira koji su u 1. svjetskom ratu bili stacionirani u njemačkim afričkim kolonijama. Svojim su iskustvom trebali pomoći u organizaciji, opremanju i obuci vojske za pustinjsko ratovanje, o kojem ni oni sami nisu mnogo znali jer su nekadašnje njemačke kolonije u Africi bile u vlažnijem, tropskom području. Pripremni rad sveo se na najnužnije mjere i instrukcije. Provedene su vježbe borbe na otvorenom području. Izvršen je liječnički pregled vojnika s naglasnom na fizičku izdržljivost u tropskim uvjetima, koji će se kasnije pokazati nedovoljnim. Sanitetsko osoblje organiziralo je predavanja o posebnim zdravstvenim i higijenskim mjerama nužnima u pustinji.¹⁷ Aklimatizacija vojnika naravno nije mogla biti provedena u Njemačkoj. Pomagalo je čekanje transporta u toplijoj Italiji, no to nije bilo dovoljno. Već sredinom proljeća, prosječne dnevne temperature bile su znatno više nego u srednjoj Europi. U pismu supruzi 6. svibnja 1941. godine, Rommel je napisao da vrućina postaje svakim danom teža, žeđ gotovo neutaživa, a noć dolazi kao olakšanje.¹⁸ Na takve uvjete nitko ne može biti dovoljno pripremljen.

Za operativno planiranje rata u pustinji od velike su važnosti informacije obavještajne službe. *OKW*¹⁹ je dobivao informacije o Libiji i općenito sjeveroistočnoj Africi od vojnog atašea Enna von Rintelena u Rimu i njegovih obavještajnih oficira. Njihove su informacije bile manjkave jer im je glavni zadatak bio nadzor nad francuskim teritorijem u Africi i vojnim snagama Francuske, Britanije i Italije. Nedostajalo je informacija o posebnostima pustinjskoga terena i infranstrukturnim sadržajima. Također nije bilo detaljnijih zemljopisnih karata sjeverne Afrike. Nedostatak potrebnih informacija njemačka je komanda morala nadoknaditi vlastitim izviđanjem. Stožeru u Libiji je pripojena jedinica vojno-geološke službe koja je izviđala teren i prikupljala podatke važne za izradu što točnijih zemljopisnih karata. Posebno su važni bili podaci o prohodnosti terena. Vojno-geološka jedinica bilježila je ceste i

¹⁷ Toppe, 6.-7.

¹⁸ Liddell Hart, 133.

¹⁹ *OKW (Oberkommando der Wehrmacht)* – njem. Vrhovno zapovjedništvo Oružanih snaga

puteve, sastav tla i njegovu prohodnost za vozila, označavala prijelaze preko grebena, ucrtavala slane močvare i depresije. U prikupljanju podataka pomagale su kopnene i zračne izviđačke jedinice te kartografska služba. Dakako, pomogla je i talijanska vojska svojim znanjem i iskustvima. Prema prikupljenim informacijama svih službi i uz pomoć postojećih njemačkih, talijanskih i francuskih karata te zaplijenjenih britanskih karata, Kartografski odjel *OKW* izradio je zemljopisne karte koje su davale prilično točnu sliku uvjeta na terenu važnih za smještaj vojske i razradu taktike.²⁰

Vojska na bojištu, uz oružje i municiju, treba odjeću i obuću, hranu i vodu, smještaj, prijevoz, liječnika, čak i razonodu. Sve potrebe vojske osiguravaju se kroz logistiku ili organizaciju materijalnog osiguranja i zbrinjavanja oružanih snaga.²¹ Logističko planiranje ili planiranje svih materijalnih sredstava potrebnih vojnim jedinicama u konkretnom borbenom djelovanju, neizostavni je dio strategije, operatike i taktike. Bez pomno isplaniranih sredstava za vođenje rata, operatika i taktika bile bi apstrakcija, praktično neizvediva ideja. Može se reći da logistika materijalizira strategiju, određuje materijalno mogući opseg operacija i uvjetuje odabir taktike ovisno o raspoloživom materijalu. Logistička ili pozadinska organizacija vojske djeluje kroz logističke službe: administrativnu, intendantsku, financijsku, transportnu, tehničku, sanitetsku i veterinarsku službu te službu snabdijevanja. Logističkim planiranjem i službama u njemačkoj vojci na razini korpusa i više upravljali su kvartirmajstori, a u divizijama drugi štapski oficiri ili I^b, koji su bili podređeni načelniku stožera. Preko kvartirmajstora i I^b oficira glavna je komanda usklađivala logističke službe unutar jedinica.²²

Najvažnija služba pozadine je služba snabdijevanja. Bez adekvatno uređenog snabdijevanja, ostalim pozadinskim službama bi bilo otežano djelovanje zbog manjka sredstava za rad. Također, bez suradnje svih ostalih službi, posebno intendantske i transportne, snabdijevanje ljudstva osnovnim materijalnim potrebama bilo bi gotovo nemoguće. Organizacija snabdijevanja sastoji se od planiranja vrste i količine materijala te njegove proizvodnje i nabave, osiguranja transportnih sredstava i organizacije ruta prijevoza, prijema, smještaja, čuvanja i održavanja materijala, raspodjele i izdavanja materijala jedinicama. Prema vrstama sredstava, snabdijevanje se dijeli na snabdijevanje

²⁰ Toppe, 85.-86.

²¹ Vojna enciklopedija, sv. 5, *Logistika*, 118.

²² Vojna enciklopedija, sv. 7, *Pozadina*, 221., 224.

intendantskim, sanitetskim i tehničkim materijalnim sredstvima.²³ Nijemci su u Africi imali najviše poteškoća sa intendantskim i tehničkim materijalnim sredstvima.

Intendantska materijalna sredstva čine: odjeća, obuća, prehrana, voda, potrebe smještaja i gorivo. Intendantska služba planirala je i izračunavala potrebe te naručivala sredstva preko službe snabdijevanja. Intendantske jedinice izvršavale su konkretne zadatke snabdijevanja ljudstva sredstvima: izdavale odjeću i obuću te opremu poput pribora za jelo ili deka, organizirale kuhinje i pekare, uređivale smještaj ljudstva, dopremale potrebna sredstva u udaljena skladišta borbenih jedinica.

Odjeća i obuća njemačkih vojnika u Africi razlikovala se od one upotrebljavane na europskim bojištima. Djelomično je zadovoljavala potrebe, no djelomično je bila sasvim neprikladna. Odjeća izrađena od lanene tkanine vojnicima je bila prekruta. Nije štitila ni od vrućine ni od hladnoće. Možda bi bila prikladnija u tropskim područjima. Jakne su bile dosta dobre, no daleko je najpraktičnija bila talijanska jakna *Sahariana* pa su je i njemački vojnici nastojali nabaviti. Kroj hlače je bio problem. Takozvane jahače hlače, uska donjeg dijela nogavice, bile su dobre tijekom hladnijih zimskih mjeseci, no tijekom vrućina, nošene s visokim čizmama, stiskale su nogu i smanjivale cirkulaciju. Njemački su vojnici stoga više voljeli široke hlače kakve su nosili piloti, čije su se nogavice mogle stegnuti samo pri rubu i koje su mogli nositi preko obuće. Rado su nosili britanske uniforme jer su, sukladno dotadašnjem velikom iskustvu Britanaca, primjereno izrađene za pustinjske prilike. Kratke hlače su bile na visokim temperaturama neizostavan odjevni predmet, no izbjegavali su ih nositi u borbama. Tropske šljemove vojnici su nosili samo kad su morali jer su bili preteški i loše oblikovani. Po mogućnosti, zamjenjivali su ih boljima britanskima ili su nosili standardne šljemove. Lagane kape sa širokim vizirima bile su odlične jer su dobro štitile od vrućine i bljeska sunca. Vuneni kaputi također su bili dobri. Specifičan dio odjeće, koji se pokazao kao vrlo mudra ideja, bio je topli pojas koji je štitio abdomen od hladnoće, ali i vrućine. Obuća je bila zadovoljavajuća. Kako visoke kožnate čizme nisu dolazile u obzir, osim tijekom kratke kišovite zime, izrađena je posebna pustinjska obuća. Cipele i čizme su bile na vezanje pa su se mogle po potrebi otpustiti ili pritegnuti. Izrađene su od tanje kože te opšivene umecima od čvrstoga platna. Osim za obuću, koža nije ni za što drugo upotrebljavana, da bi se spriječilo dodatno znojenje, iritacije i upale. Kožnati predmeti, poput remena ili tregera, zamijenjeni su onima od

²³ Vojna enciklopedija, sv. 8, *Snabdevanje*, 740., 747.-748.

čvrste tkanine.²⁴ Sagledavši ukupno uniformu nemačkoga vojnika u Africi, nije bila sasvim loša, s obzirom na manjak iskustva.

Smještaj vojske u Libiji najčešće je bio improviziran i ograničen na najnužnije. Dalje od linija bojišta, u naseljima u priobalju i većim gradovima, bilo je moguće pronaći nešto povoljniji smještaj za službe i stožere. Intendantska služba brinula je za opskrbu električnom energijom, rasvjetu, grijanje noću i tijekom zimskih mjeseci te nabavu potrebnoga pribora i namještaja.²⁵ Bobene jedinice boravile su u svojim poljskim logorima. Zbog nedostatka drvene građe, vojska nije mogla podići barake pa su njihovi logori bili golema šatorska naselja. Upotrebljavali su se mali šatori za jednu osobu i veći šatori za četiri osobe. Postojali su i još veći šatori za 10-12 osoba, ali su zbog svoje veličine upotrebljavani samo u sigurnijoj pozadini. Šatori se nisu upotrebljavali samo za konak vojnika, već i za kantine, urede, skladišta, mehaničarske radionice i bolnice. Logor se ukopavao samo ako je tlo bilo pogodno i ako je bilo dovoljno vremena. Vojska u pokretu podizala je privremeni smještaj te nije imala vremena razbijati debeo površinski sloj od vapnenca i okamenjene krede. Služili su se opremom za kamuflažu i prirodnim zaklonom, ukoliko ga je bilo, poput grebena, depresija, vadija i klanaca, niskoga grmlja. Na potpuno ravnom i otvorenom terenu morali su se zadovoljiti gradnjom zaštitnih struktura oko svojih šatora i vozila od



1. Privremeni smještaj Rommelova stožera bliže liniji bojišta. Rijetko raslinje i stijene poslužili su kao kamuflaža šatorima i vozilima.

²⁴ Toppe, 8.-9.

²⁵ Vojna enciklopedija, sv. 8, *Snabdevanje*, 748.

kamena pronađenog uokolo, vreća ili kanistera napunjenih pijeskom. Na linijama bojišta tijekom kratkih prijekida borbe, ljudi su jeli i spavali na svojim pozicijama umotani u deke, u vrećama za spavanje ili malim šatorima, a tko je imao sreću da je motoriziran spavao je uz, u i ispod svojega vozila. Tijekom operacija, komandni oficiri i osoblje stožera divizija bili su lišeni svojih udobnijih pozadinskih smještaja. Boravili su sa svojim vojnicima u improviziranom smještaju u istim lošim uvjetima. Operacije su vodili iz oklopnih vozila, koja su im ujedno bila i ured i spavaća soba. Bliskost komandnih oficira i njihova ljudstva te trpljenje jednakih svakodnevnih poteškoća zbližavalo je ljude svih činova i onih bez čina, Talijana i Nijemaca.

S prehranom je u Africi bilo dosta problema. Hrana sastavom nije odgovarala vrućem podneblju niti je bila dovoljno raznolika. Konzervirani gotovi obroci sastojali su se većinom od mesa i mahunarki s mnogo masnoća.²⁶ Visoka kalorijska vrijednost sljedovanja poticala je proizvodnju tjelesne topline više od potrebnoga, povećavala je potrebu za vodom i organizam se teže hladio. Također, teška hrana u kombinaciji s vrućinom i nedovoljnim unosom vode često je bila uzrok probavnih poremećaja i žutice. Intendantsko osoblje i kuhari trudili su se na razne načine poboljšati prehrambeni standard. Tražila se lakša hrana. Nastojalo se što češće pripremati svježe namirnice. Meso je dobivano iz mjesnih sredstava dok je bilo moguće, s talijanskih farmi u Libiji, ili je uvoženo iz Europe. Količine su ovisile o dostupnim uređajima za hlađenje. Zrakoplovstvo je imalo zrakoplove-hladnjače, a kopnena vojska hladnjake. Mogli su se natovariti na kamione kako bi i udaljene jedinice dobile svježe namirnice. Međutim, uređaja za hlađenje nije bilo dovoljno. Talijanske su farme u Libiji zatvarane i evakuirane zbog borbi. Svježega je mesa s vremenom bivalo sve manje. Srećom, ljudi su rado jeli suhomesnate proizvode za koje nisu trebali posebni uvjeti skladištenja i lakše ih se nabavljalo. Svježe povrće i voće bilo je najtraženije, ali bilo ga je najmanje. Mjesna sredstva, zbog premalo obradivih površina, nisu bila dovoljna ni za minimalne potrebe lokalnoga stanovništva. Vojska je morala voće i povrće prevoziti iz Italije, za što nije bilo dovoljno primjerenih transportnih sredstava. Kao i svježe meso, voće i povrće trebalo je skladištiti na hladnom. U pomanjkanju svježega voća, marmelada i razno sušeno voće zadovoljavali su potrebe za šećerom i vitaminima. Dodatno je bilo potrebno uzimati tablete vitamina C. U Libiju se uvozilo i brašno. Kruh se pekao u poljskim pekarama. S ciljem smanjenja potrošnje soli i pitke vode, pekari su mijesili

²⁶ Toppe, 36.

kruh s nedestiliranom bočatom vodom, čak i morskom vodom, što se pokazalo kao vrlo praktično rješenje, a kruh nije bio lošiji. U želji za promjenom jelovnika, vojnici su katkad kupovali hranu od lokalnoga stanovništva ili su u sigurnijim područjima pozadine uzgajali vlastitu. Kako su jaja bila vrlo tražena, bilo je gotovo popularno imati kokoši. Jelo od kokošnjega mesa bilo je željno iščekivano, no ne uvijek i ukusno. Tome svjedoči Rommel u pismu supruzi 6. listopada 1941.: „Preksinoć smo jeli kokoš koja je zasigurno došla iz kokošinjca Ramzesa II. Nakon šest sati kuhanja još je bila kao džon, što moj želudac nije mogao podnijeti.“²⁷ U Africi je ljudstvo često bilo željno sasvim uobičajenih prehrambenih proizvoda. Zaplijenjene britanske konzerve, osobito one „luksuzne“ sa šunkom, usoljenim ribicama ili povrćem, bile su prava poslastica.

Za snabdijevanje vodom brinula se posebno formirana vodoopskrbna služba. Imala je vlastite transportne i inženjerske jedinice, laboratorij za analizu kvalitete vode, crpke, uređaje za filtriranje i destilaciju vode. Borbe su se odvijale uglavnom u priobalnom području gdje je bilo dovoljno izvora vode, no nije sva voda bila jednake kvalitete. Vodoopskrbne jedinice brinule su za postojeće bunare i crpilišta te opremale nova. Voda se izdavala na crpilištima iz spremnika za filtriranje u kanistere prema nalogu kvartirmajstora sukladno broju ljudstva i vozila jedinice. Tijekom borbi, minimalna količina vode po osobi dnevno iznosila je 4-5 litara, no ta se količina nije izdavala svakome osobno, već se predavala u kuhinju. Voda se upotrebljavala za kuhanje te pripremu čaja ili kave. Svaki bi vojnik ujutro napunio čaturicu od $\frac{3}{4}$ l, što je trebalo biti dovoljno za cijeli dan. Ljudstvu za piće obično nije davana čista voda jer je često bila slana te je izazivala probavne poteškoće i bolesti. Rijetko kad se bočata voda destilirala. Uređaj za destilaciju je za deset litara pitke vode trošio jednu litru goriva.²⁸ Takva je računica bila neprihvatljiva. Dakako da je pitka voda bila prijeko potrebna u bolnicama, no u borbi je morao biti dobar i čaj. Na borbenim linijama nije izdavana voda za higijenske potrebe pa se događalo da se vojnici više dana nisu imali čime oprati. Neobrijani ljudi prekriveni smjesom prašine i znoja bili su redovan prizor. O tome je pisao pripadnik australske artiljerije u pismu majci iz Tobruka: „Crn sam ili potpuno siv. Pijesak dopire posvuda i, kad se skinem, uniforma stoji sama od sebe. Od znoja i pijeska stvara se dobar beton.“²⁹ Tijekom zatišja ili na odmoru u pozadini, ljudstvu je dopuštano da uzimaju vode koliko žele. Uopće, opskrba vodom nije bila veći problem

²⁷ Liddell Hart, 151.

²⁸ Toppe, 75.-81.

²⁹ Sulzberger, 231.

нити je utjecala na razvoj operacija. Vode svejedno koje kvalitete bilo je dovoljno. Problem je bio u snabdijevanju gorivom potrebnim da se ljudstvu na bojištu dopremi voda i sva druga sredstva.

U vođenju *Blitzkriega*, snabdijevanje pogonskim gorivom visoko je na listi prioriteta. O dostupnim zalihama goriva ovisi doseg pokreta jedinica, kako u napredovanju, tako i u povlačenju. Tisuće vozila službi snabdijevanja i saniteta bez goriva ne bi mogle ni sa čim snabdjeti borbene jedinice niti zbrinuti ozlijeđene i bolesne. Divizije su stoga imale pokretne zalihe goriva na kamionima, snabdjevačke jedinice i usputna servisna skladišta bliže liniji bojišta, također pokretna. Svaki je bataljon na vlastitim vozilima nosio zalihu goriva dovoljnu za nekoliko dana. Gorivo se jedinicama distribuiralo u limenim kanisterima, takozvanim *jerry cans*³⁰, koji su se pokazali vrlo praktičnima. Lako su se skladištili i prevozili, mogli su se nositi rukama i privezati o vozila.



2. Vojnici Afričkoga korpusa pune kanistere gorivom. Cisterni je bilo vrlo malo te je većina goriva skladištena i transportirana u bačvama.

Doprema goriva do jedinica na bojištu bila je vrlo zahtjevna. Premda Njemačka nije imala vlastitih izvora nafte, imala je zauzeta naftna polja u rumunjskom Ploestiju i tvornice sintetičkoga goriva te je mogla proizvesti dovoljne količine za vojsku. Gorivo se dovozilo u Italiju, a otamo brodovima te rjeđe zrakoplovima i podmornicama u libijske luke. Kad bi brodovi s gorivom stigli do libijskih luka, ako bi stigli uopće,

³⁰ Britanci su njemačke vojnike pogrdno nazivali Jerry. Otuda naziv *jerry can*.

gorivo se moralo što brže istovariti i otpremiti u skladišta kako bi se zaštitilo od zračnih napada. Skladišta su radi sigurnosti morala biti dalje od obale, međusobno udaljena, ukopana, dobro kamuflirana i branjena. Kako u Libiji nije bilo podzemnih spremnika goriva, a većih cisterni je bilo vrlo malo, gorivo je najčešće držano u manjim spremnicima i bačvama. Od većih skladišta trebalo ga je prevesti do stotine kilometara udaljenih servisnih skladišta divizija, a otamo pretočeno u kanistere još stotine kilometara do jedinica na bojištu. Od pristigloga goriva trebalo je izdvojiti ono potrebno transportnim vozilima. Gotovo 50% goriva bilo je potrošeno na prijevoz od istovarnih luka do bojišta.³¹ Gubici su bili preveliki. Učinkovito rješenje smanjenja potrošnje goriva nije bilo pronađeno. Nije bilo mnogo luka pogodnih za prihvat velikih brodova i istovar tereta velike tonaže, a da su bliže bojištu i izvan dosega neprijateljskog zrakoplovstva. Organizacija prijevoza manjim brodovima uz obalu funkcionirala je dok su neprijateljski brodovi i zrakoplovstvo mirovali. Prijevoz goriva zrakoplovima bio je skup i riskantan. Luftwaffe je za dopremu goriva kopnenoj vojsci trošila svoje, koje joj je bilo potrebno za borbene akcije. Također, riskirao se gubitak transportnoga zrakoplova i trebalo je osigurati lovačku zaštitu. Izdvojeni lovci nisu mogli sudjelovati drugdje u borbi. Sve to je značilo dopremu zrakom samo u slučaju prijeko nužde. S druge strane, pozadinske službe Luftwaffe i zaštitne jedinice zrakoplovnih baza trošile su za svoja vozila gorivo potrebno borbenim jedinicama na bojištu. Do kraja borbenih djelovanja u Libiji, nije pronađeno rješenje za problem snabdijevanja gorivom.

Snabdijevanje tehničkim materijalnim sredstvima je vrlo složeno. Tehnička sredstva su mnogobrojna i raznovrsna. Snabdijevanje osnovnim tehničkim sredstvima, rezervnim dijelovima, alatom i priborom, potrošnim materijalom, municijom i minsko-eksplozivnim sredstvima obuhvaćalo je i oružje, motorna vozila, inženjerske mašine i razne druge inventarske predmete.³² Tehnička sredstva, poput vozila, oružja, municije i rezervnih dijelova, potrebna su svim jedinicama i službama te važna isto koliko i gorivo ili hrana. Bilo je neophodno dobro opremiti radionice za popravak i održavanje te ih snabdjeti svim tipovima rezervnih dijelova. Zbog što lakšeg i efikasnijeg snabdijevanja i održavanja, nastojalo se ograničiti broj različitih tipova iste vrste tehničkoga sredstva. Mnoga su njemačka tehnička sredstva bila pojednostavljeno, „pametnog“ dizajna. Tenkovi, na primjer, od mk I do mk IV, imali su mnogo istih dijelova. Standardizirani zupčanik mjenjača ili dio gusjenice nije se morao posebno naručivati samo za mk III,

³¹ Hatton

³² Vojna enciklopedija, sv. 8, *Snabdjevanje*, 749.

kad su isti dijelovi s drugih tenkova odgovarali. Ipak, tenkovi su imali tisuće dijelova koji nisu bili opće upotrebljivi.

Kvarovi, oštećenja i istrošenost tehničkih sredstava bili su svakodnevna briga mehaničara. Često su popravljali već popravljano, izrađivali sami jednostavnije rezervne dijelove, improvizirali i činili sve što su mogli kako bi osigurali ispravnu tehniku za vojsku. Dodatan su problem bila zaplijenjena tehnička sredstva, najviše britanske proizvodnje, za koje služba snabdijevanja nije mogla osigurati rezervne dijelove. Dijelovi za britanske topove i kamione bili su vrlo rijetki. Posebno su bili važni dijelovi za vozila jer se, prema Rommelovim riječima u ljeto 1942., čak 85% njemačkoga transporta sastojalo od zaplijenjenih neprijateljskih vozila. Lakonski je zaključio: „(...) lako je zamisliti s kakvim su se poteškoćama borile naše mehaničarske radionice.“³³ Oštećenja i gubici transportnih vozila, uključujući materijal koji se njima prevozio, bili su znatni jer su stalno bili pod napadom. Materijal se morao prevoziti sistemom konvoja ili branjene kolone za što je trebalo osigurati obrambene jedinice. Time su elementi borbenih jedinica izuzimani iz poretka na liniji bojišta čime je linija bivala oslabljena. Takvi su potezi bili možda taktički hazarderski, no racionalno rješenje bilo je daleko od realno mogućega.

³³ Liddell Hart, 266.

Priroda i nerazvijenost Libije te logističke poteškoće time izazvane

Velika većina libijskog teritorija golema je pustinja. Govoreći o pustinji, obično se pomišlja na visoke i nepregledne dine mekoga pijeska bez ikakva oblika života i vode. Takav hostilan krajolik, pješčana pustinja ili *erg*, najneprohodnije je područje Sahare, koje čine i dijelovi središnje te južne Libije. Ipak, samo 15% golemog prostranstva Sahare prekriva pijesak.³⁴ Tlo pustinje raznolika je sastava te ono ni u Libiji nije svugdje jednako. Velika područja zemlje zauzima *hamada*, pustinja čiju površinu čine zaravni ogoljela kamena prekriveni finom kamenom prašinom. Površina područja *serira* brežuljkastog je izgleda i grubljeg, šljunčanog sastava. *Reg* je nizina prekrivena naplavnim materijalom koji je donijela voda iz vadija za kratkotrajnih kiša i poplava te može sadržavati veće i oštro kamenje. U Libiji se ponegdje nalaze i područja *šota*, slane močvare u depresiji glinovite površine.³⁵ Obalni pojas Libije ponegdje se znatno razlikuje od unutrašnjosti. Tu prevladavaju polupustinje te ponegdje i stepe.

Temperature su u pustinji izražene u krajnostima. Značajne su godišnje temperature amplitude, pri čemu prosječna temperatura tijekom siječnja u Libiji iznosi 12°C, a u srpnju oko 40°C. Dnevne amplitude često su ekstremne. Zimi se dnevne temperature mogu popeti do 25°C, dok noću ima mraza.³⁶ Razlike ljeti mogu biti drastične. Danju je vrućina teško izdrživa, ponekad iznad 45°C, no noću, pogotovo koji sat pred zoru, može biti i manje od 10°C. Vrući vjetrovi dodatno isušuju i zagrijavaju zrak. Pušujući kroz pustinju, podižu pijesak i prašinu te mogu stvoriti višednevne pješčane oluje iznimne snage.

Za preživljavanje u pustinji daleko je najvažnija voda. U saharskom području Libije gotovo nikad nema kiše. Tu se nalaze vadiji, suha kamenita korita koja se napune vodom samo za kratkotrajnih olujnih kiša. U ponekom vadiju voda se zadrži nekoliko mjeseci, a negdje je nema godinama. Kišnica se kratko zadržava i u depresijama, stvarajući plitka jezera i močvare, no ta je voda slabo iskoristiva zbog visokog saliniteta. Stalnih tokova vode u Libiji nema, no moguće je iskopati bunare i crpilišta na mjestima gdje je voda temeljnica blizu površini, najviše u priobalju. Crpljenje podzemne vode iznimno je teško jer je voda duboko ispod površine, ponegdje i više od kilometra. Zbog toga je većina središnje i južne Libije nenastanjena. Rijetko stanovništvo ondje živi u

³⁴ De Villiers/Hirtle, 62.

³⁵ Crkvenčić, 6.

³⁶ De Villiers/Hirtle, 85.

oazama, oko nekoliko arteških izvora gdje voda, možda stara i desetke tisuća godina, izvire na površinu kroz pukotine i porozno tlo. Većina libijskoga stanovništva živi u obalnom području, koje dijelom ulazi u zonu mediteranske klime. Tijekom zimskih mjeseci padne nešto kiše što, uz prisustvo vode temeljnica blizu površine, pogoduje trajnom naseljavanju stanovništva i razvoju gospodarskih djelatnosti. Ipak, nije čitava obala pogodna za život i poljoprivredu. Na obalu Sirtskog zaljeva, koji se nalazi u središnjem dijelu libijske obale i duboko je uvučen u kopno, izbija polupustinja i mjestimično prava pustinja.

U Sirtskom zaljevu graniče zapadna pokrajina Tripolitaniya i istočna Cirenaika, čija su obalna područja najvrjedniji dijelovi zemlje. Obala ovih pokrajina nerasčlanjena je i visoka. U rijetkim zaljevima gdje je obala nešto niža, nalaze se luke koje su od velike važnosti u prometu i opskrbi zemlje. Najveće luke ujedno su i glavni gradovi Tripolitaniye i Cirenaike, Tripoli i Benghazi. Najvažnije područje Tripolitaniye je nizina u zaobalju. Kako je u nizini voda temeljnica blizu površine, na mnogim mjestima postoje crpilišta i bunari pa čak i vodovod u urbanim naseljima. Obradive površine pogodne za ekstenzivniju zemljoradnju nalaze se uz oaze. Na jugu nizine strmo se uzdižu visočja Gebel Nefusa i Gebel Gharian. Teren je na visočjima gotovo neprohodan jer je jako izlomljen vadijima. Dalje prema jugu teren se blago spušta i prelazi u kamenu pustinju Hamada el Hamra. Na kraju kamene pustinje nalazi se niz oaza, od kojih su značajnije Ghat, Ghadames i Sebha, i jedina su naseljena područja unutrašnje Tripolitaniye. Teren Cirenaike ponešto je različit od onoga Tripolitaniye. Iza visoke obale Cirenaike nema nizine, već se odmah uzdiže visočje Gebel Akhdar. Visočje prima tijekom godine nešto više kiše pa su njegovi obronci, dosta zeleni i s rijetkim šumarcima, iskoristivi za poljoprivredu. Stanovništvo je oblikovalo terasasta polja te uz redovito zalijevanje tijekom ljetnih mjeseci uspijevaju čak i mediteranske kulture. Južno od visočja nalazi se područje Marmarika³⁷, pretežno kamene pustinje. U njoj je niz oaza, a od veće su važnosti Augila, Gialo i Giarabub. Južno od tih oaza i onih u Tipolitaniji, nalazi se Libijska pustinja i pokrajina Fezzan. U Fezzanu je život moguć tek u nekoliko oaza. Naselja uz oaze središnje i južne Libije povezana su s obalom i susjednim zemljama malobrojn timeravanskim putevima koje većinom poznaje samo lokalno stanovništvo.

³⁷ Marmarikom su Nijemci nazivali i područje istočne Cirenaike uz granicu s Egiptom. U tom području se nalaze važnije luke Bardia i Tobruk.

Libija je postala talijanskom kolonijom 1912. nakon talijansko-turskog rata. Kultivacija zemlje sporo se odvijala. Dvadesetih godina Italiju su zahvatila gospodarska i politička previranja te se malo ulagalo u Libiju, dotad nerazvijenu i zanemarenu tursku provinciju. Tridesetih godina situacija se promijenila. Doseljeno je oko sto tisuća Talijana, uglavnom gospodarstvenika i tehnički obrazovanih radnika. Uporabom modernih tehnologija, izgradili su vodocrpilišta, vodovod i sustave navodnjavanja te povećali obradive površine. U stepskim područjima djelovale su tisuće farmi.³⁸ Luke Tripolija i Bengerhazija dobile su nove uređaje, dokove i skladišta. Doseljenici su podizali kuće i stambene zgrade, gospodarske objekte i hotele, škole i bolnice. Da bi se dodvorili lokalnom stanovništvu, gradili su i objekte potrebne muslimanima, džamije, medrese i zgrade šerijatskoga suda. Glavni grad Tripoli doslovno je zasjao u novome ruhu, ukrašen svijetlećim reklamama. Ipak, kako se sredinom desetljeća požalio libijski guverner Italo Balbo, Mussolinijevi snovi o Libiji kao talijanskoj „četvrtoj obali“ bili su daleko od ostvarenja. Bilo je teško putovati u Libiju, a putovati Libijom još teže. Iz Tripolija u Bengerhazi i obrnuto, moglo se putovati jedanput tjedno brodom. Od tih luka dalje u unutrašnjost ili priobaljem putovalo se rijetkim makadamskim ili pošljunčanim cestama te karavanskim putevima. Doći kopnenim putem iz jedne pokrajine u drugu nije bilo moguće jer nije bilo ceste kroz Sirtsku pustinju. Maršal Balbo je stoga 1937. osmislio i realizirao doista velik pothvat, gradnju asfaltirane ceste duž čitave libijske obale. Cesta je nazvana prema svom tvorcu Via Balbia.³⁹ Ova jedina asfaltirana cesta u Libiji bila je od velike važnosti u komunikaciji između istoka i zapada zemlje, ali bila je nedovoljna. Za brži i veći transport bila je potrebna željeznica. U Tripolititaniji i Cirenaiici postojale su lokalne željeznice, svaka od otprilike 30 km duljine⁴⁰, ali nisu bile spojene te nisu mogle pridonijeti boljoj prometnoj povezanosti. Uopće govoreći o prometnoj infrastrukturi pred II. svjetski rat i tijekom rata, Libija je bila, uz sav trud talijanskih kolonizatora, prometno nepovezana i nerazvijena provincija.

Priroda i nerazvijenost Libije uzrokovali su njemačkim snagama logističke probleme najviše u području saniteta, održavanja tehničkih sredstava te prijema i transporta sredstava. Visoke ljetne temperature nisu u znatnijoj mjeri utjecale na borbenu efikasnost ljudstva. Vojnici pristigli u Libiju tijekom hladnijih mjeseci imali su

³⁸ Crkvenčić, 95.

³⁹ Ball, 18.

⁴⁰ Toppe, 23.

dovoljno vremena za aklimatizaciju i dobro su podnosili vrućine. Prebacivanje nepripremljenog ljudstva u Libiju tijekom ljetnih mjeseci pokazalo se nerazumnim. Vojnici nisu imali vremena za prilagodbu te su se mnogi od njih razboljeli. Ljeti su obolijevali i iskusniji, već prilagođeni ljudi. Sunčanica i pad imuniteta nisu se mogli poptuno spriječiti. Ljudi svjetlije puti teže su od ostalih trpjeli visoke temperature. Izgorjevši na suncu, u kombinaciji s djelovanjem insekata, ljudi su obolijevali od kožnih bolesti i infekcija. To se je djelomično moglo spriječiti eliminacijom preosjetljivih ljudi već tijekom medicinskog pregleda prije polaska u Afriku. Medicinski standard zadovoljavao se tek zdravim srcem i zubima. Od same vrućine, daleko je bila opasnija kombinacija vrućine, loše vode i konzervirane hrane. Bolesti izazvane takvim uvjetima bile su gotovo neizbježne. Zbog obolijevanja ljudstva, češćeg nego na europskim bojištima, bilo je potrebno svakoj satniji dodijeliti sanitetskog službenika koji je, u suradnji s vojnim liječnikom, zbrinjavao i liječio oboljele te brinuo oko provođenja preventivnih mjera. Nadzirao je poseban sustav zahoda (sve su se izlučevine morale zakapati te su mreže protiv muha i komaraca bile obavezne), brinuo je da ljudi piju samo prokuhanu vodu, da redovito uzimaju tablete vitamina C, a u oazama da svakodnevno uzimaju tablete atabrina za sprječavanje malarije.⁴¹ Srećom, komarac malaričar obitavao je samo u južnim oazama te su slučajevi bolesti bili vrlo rijetki. Zbog izrazitih temperaturnih razlika između dana i noći, bilo je potrebno uvečer odjenuti duge hlače i jakne, tijekom zime i kapute, a nošenje toploga pojasa bilo je obavezno. Koliko noću pustinja može biti hladna svjedoči zapis jednog američkog vojnika s bojišta u južnom Tunisu, klimatski identičnom Libiji: „Ako je moguće da ti bude više hladno nego što već jest dok spavaš u vreći za spavanje na tlu u šatoru u južnom Tunisu dva sata prije zore, to mi nije poznato.“⁴² Bolesti i poremećaji mogli su se liječiti, ublažavati i kontrolirati, ali ne i potpuno spriječiti. Bolesno ljudstvo nedostajalo je ne samo na linijama bojišta nego i u raznim službama. Ljudi kod kojih je bolest uznapredovala ili se nikako nisu mogli naviknuti na drugačije podneblje bili su poslani natrag u Europu.

Ljudstvo nije imalo problema samo s fizičkim bolestima već i sa psihičkim. Depresivno stanje izazvano osjećajem usamljenosti, izoliranosti od svega poznatoga ili voljenoga, te agorafobija izazvana pustinjskim prostranstvima, obuzimali su više ili manje često svakoga, uzrokujući bezvoljnost i pad efektivnosti. Liječnici su u tom slučaju malo što mogli učiniti. Od velike je važnosti bila briga i privrženost kolega.

⁴¹ Toppe, 94.

⁴² Levine, 91.

Također, u većim bazama u pozadini vodila se briga oko organizacije razonode: kinoprojekcija, nastupa glazbenih sastava, sportskih aktivnosti. Ukoliko je bilo moguće, zabavljači su putovali do udaljenih jedinica. U nedostatku organizirane zabave ljudi su slušali vijesti i glazbu na radiju, igrali društvene igre, čitali rijetke knjige i časopise ili sami osmišljavali razbibrigu. Komunikacija s članovima obitelji i prijateljima kod kuće bila je vrlo važna za psihičko zdravlje vojnika pa je osiguravanje distribucije pošte bilo visoko na listi prioriteta.

Snabdijevanje sanitetskim materijalnim sredstvima funkcioniralo je dobro, ukoliko su borbene jedinice bile u mogućnosti osigurati sigurne rute dopreme. Lijekova i medicinske opreme te inventara potrebnog za uređenje bolnica moralo je biti više od potrebnoga, zbog uništenja, oštećenja ili kontaminacije sredstava te nepredvidive potrošnje u borbenim uvjetima. Morala su se osigurati dodatna sredstva potrebna za liječenje i zbrinjavanje ljudi s novom ili drugačijom vrstom ozljede ili bolesti.⁴³ To je uključivalo, primjerice, veće količine sulfonamida za liječenje žutice, preparate za liječenje kožnih oboljenja, dodatne vitaminske preparate, više sredstava za dezinfekciju i antibiotika. Sanitetske jedinice su morale opremiti dodatan bolnički smještaj za oboljele, uz već postojeće divizijske, korpusne i armijske bolnice. To je zahtijevalo dodatnu nabavu opreme i više osoblja. Također, bila su potrebna dodatna vozila za prijevoz bolesnika i transport medicinskog materijala. Premda su objekti i vozila službe saniteta, osoblje, ranjenici i bolesnici, uživali prava osigurana međunarodnim ugovorima te nisu izravno bili mete napada neprijatelja, događale su se razne nesreće. Vozila koja su prevozila bolesne i ranjene, izmiješana s opskrbnima i drugim vojnim vozilima, lako su mogla postati metom napada izviđačkih jedinica ili zrakoplovstva. Sanitetska vozila stradavala su od mina, kvarila se zbog loših uvjeta na putevima, ostajala bez goriva. Njihovo održavanje i popravci bili su važni kao i održavanje tenka.

Održavanje tehničkih sredstava u pustinjskim uvjetima bilo je vrlo teško. Pijesak i prašina štetili su oružju, oruđu i vozilima, uzrokujući kvarove i istrošenost ranije nego na europskim bojištima. Kako često nije bilo moguće nabaviti dovoljno rezervnih dijelova niti dobiti nova tehnička sredstva, pridavano je više pažnje čišćenju, podmazivanju, općenito brizi za tehnička sredstva. Standardni prekrivači otvora cijevi topova i pušaka nisu bili dovoljni. Oružje se dodatno omatalo platnom ili prekrivalo kako bi se spriječio prodor prašine u pokretne dijelove aparata. Prašina i pijesak

⁴³ Vojna enciklopedija, sv. 8, *Snabdevanje*, 748.

oštećivali su površinu metala te uzrokovali habanje i koroziju. Kako bi se zaštitili motori vozila i usporilo trošenje, ugrađivani su posebni filteri za zrak. Motor tenka svejedno je trebalo zamijeniti nakon prijeđenih 3500 km, dvostruko manje nego na drugim frontovima.⁴⁴ Motore tenkova i oklopnih transporterata dodatno je uništavala vožnja u niskim brzinama, nužna zbog nepovoljnosti tla za više brzine. Loše stanje cesta nastalo borbenim djelovanjem, velikim prometom te lošim načinom gradnje, također je štetilo vozilima. Rommel je o tome pisao u svome ratnom dnevniku: „Stalna vožnja po neasfaltiranim putevima, većinom prekrivenima dubokim pijeskom te s izrovanim rupama i do pola metra dubine, uništavala je naša vozila, a k tome su naši vozači vozili kao vragovi te nisu pazili na vozila.“⁴⁵ Lomile su se osovine i opruge, kamenje skriveno ispod tanka sloja pijeska udaralo je u podvozje uzrokujući kvarove, vozila su se prevrtala zbog čega je dolazilo do oštećenja materijala koji su prevozila te ozljeda ljudi. Manje kvarove nije bilo preporučljivo ignorirati jer je postojala mogućnost da se u vožnji pogoršaju te da vozilo stane usred pustinje neupotrebljivo. Zbog kvarova ili remonta njemačka je vojska stalno imala trećinu vozila povučeno u radionice. Mnoga od njih nikad nisu bila popravljena jer je nedostajalo rezervnih dijelova.

Tijekom kišnih mjeseci dodatan su problem, uz prašinu i loše ceste, bile iznenadne bujice i duboko ljepljivo blato. Vozila i topovi zaglavljani u blatu i vodi morali su se izvlačiti, rastavljati i čistiti, a uništeni dijelovi mijenjati. Teška vozila, tenkove i oklopna kola, iz blata su izvlačili i prevozili transporteri od 12 ili 24 tone nosivosti. Teške transportere imala je svaka divizijska remontna radionica.⁴⁶

Libijska obala je nepovoljna za gradnju luka većega kapaciteta. Luke su izgrađene ondje gdje je bilo moguće podići objekte i zidanu obalu te se spojiti cestom s drugim naseljima i unutrašnjošću. Duž većega dijela obale, ispod dosta strmih klisova zaravni i grebena, protežu se pješčane plaže i more je vrlo plitko. Zidane obale malobrojnih luka bile su duboke samo 6 do 9 metara zbog čega su mogle primiti samo brodove plićega gaza.⁴⁷ Veći brodovi morali su se sidriti dalje ispred luke na dubljem moru te se njihov teret pretovarivao na manje brodove. Zbog nedostatka, zastarjelosti, neprikladnosti ili uništavanja lučkih uređaja, posebno dizalica za veće terete, istovar npr. tenka ili teškoga transporterata nije se mogao obaviti svugdje. Također, istovar veće količine sredstava mogao je potrajati daniima, najviše zbog nedostatka tehnike i stoga

⁴⁴ Toppe, 59.-60.

⁴⁵ Liddell Hart, 293.

⁴⁶ Deighton, 225.

⁴⁷ Priklil, 274.

primoranosti na spor manualni rad. Dugo zadržavanje brodova bilo je riskantno jer su neprijateljski izviđački zrakoplovi redovito nadlijetali luke. Potonuvši na plitko dno luke nakon bombardiranja, olupine su zakrčivale pristanište. Luke su tjednima znale raditi smanjenim kapacitetom, dok se olupine ne bi uklonile ili barem pomaknule. Kao luke većega kapaciteta, upotrebljavali su se Tripoli i Benghazi. Tripoli je mogao primiti oko 45000 t tereta mjesečno. Imao je suvremene talijanske lučke uređaje, svu potrebnu infrastrukturu, ceste, željeznicu, a kao najudaljenija luka od neprijateljskih aerodroma, bio je najsigurniji. Dobro opremljen Benghazi bio je bliže neprijatelju, često je mijenjao gospodara pa je češće stradavao. Kapacitet mu je optimalno bio 2700 t mjesečno. Od manjih luka, veće je važnosti bio Tobruk s mogućnošću prihvata tereta od oko 2000 t mjesečno⁴⁸, no i on je stradavao pa je često mogao primiti samo četvrtinu tonaže. Tobruk je bio na povoljnom mjestu, blizu libijsko-egipatske granice i alameinske linije bojišta, no u rukama Nijemaca tek nešto manje od pet mjeseci pa njegov značaj nije iskorišten u većoj mjeri. Korisne manje luke u Libiji, upotrebljavanje za prihvrat manjih brodova, bile su Derna, Bardia, El Agheila i Sirte, a u Egiptu Mersa Matruh.

U Tunisu od jeseni 1942. upotrebljavane su od većih luka Tunis i Bizerta. Bizerta je vjerojatno najbolja luka čitave sjeverne obale Afrike, dovoljno duboka i prostrana za pristajanje više velikih brodova istovremeno. Upotreba Bizerte i Tunisa omogućena je tek s potpunim pokoravanjem Francuza, kad je Afrički korpus bio već sasvim iscrpljen i u povlačenju. Međutim, da je upotreba tuniskih luka ostvarena ranije, situacija sa snabdijevanjem ne bi se mnogo promijenila jer su jedinice na bojištu bile udaljene od luka više od 2000 kilometara. Mnogo bi se sredstava izgubilo putem.

Kako je Afričkom korpusu uvijek nedostajalo vozila i goriva za transport kopnom, organiziran je obalni transport malim brodovima do luka najbližih isturenim skladištima i bojištu. Rommel je o tome pisao početkom ožujka 1941.: „Kod naselja Mugta bili smo već nekih 800 km istočno od Tripolija. Za naš obalni transport sredstava uzeli smo malu luku Ras el Ali – kao sva mjesta sa zvučnim imenima, ovo je u stvari bila zapuštena i bijedna rupa – kamo je kvartirmajstor uskoro počeo slati zalihe.“⁴⁹ Bez obzira na Rommelov sarkazam, obalni transport ipak je ponešto olakšavao prevelik pritisak na kolone kamiona.

Kad se u kasno ljeto 1942. napredovanje osovinskih snaga zaustavilo pred El Alameinom, talijanski ministar vanjskih poslova Galeazzo Ciano zlosutno je primijetio:

⁴⁸ Levine, 5.

⁴⁹ Liddell Hart, 104.

„Tko se u pustinji zaustavi, taj je izgubljen. Dovoljno je pomisliti da se svaka kap vode mora prevoziti od Mersa Matruha, 200 kilometara dugom cestom, koju stalno tuče neprijateljska avijacija.“⁵⁰ I bio je u pravu. No, 200 km bila je čak mala udaljenost od istovarne luke do bojišta. Znatne količine zaliha, kojima su se snabdijevala pokretna skladišta i borbene jedinice pred Alameinom, morale su se dopremiti iz 1200 km udaljenog Bengazija ili 2300 km udaljenog Tripolija.⁵¹ Kolone kamiona na toliko dugačkim linijama komunikacije, bez dovoljno trupa za njihovu obranu, često su napadali neprijateljski zrakoplovi iz Egipta i s Malte te izviđačke jedinice dolazeći iz duboke pustinje. Vožnja asfaltiranom Balbijom bila je brza ali riskantna jer je ta cesta bila među prioritarnim ciljevima napada. Vožnja lošim sporednim cestama, utabanim karavanskim putevima ili golim tlom, bila je opasna, spora te zahtijevna i za ljude i za vozila. Na takvim je cestama neprijateljska izvidnica imala saveznika, prašinu koju su vozila podizala te su za lijepa vremena bila vidljiva i desecima kilometara daleko. Njemački vozači su govorili da su zbog podignute prašine pilotima RAF-a bili poput „trešnji na torti“.⁵² Velika vrućina izazivala je titranje zraka, zbog kojega su ljudi bili žrtve privida. Titranje zraka pri tlu znalo se ljudima pričiniti kao jezero pa su obilazeći



3. Borbene jedinice pratile su kolone opskrbnih vozila. Vožnjom kamenitom pustinjom podizali su goleme oblake prašine.

⁵⁰ Kljaković/ Krizman, 78.

⁵¹ Liddell Hart, 250.

⁵² Hatton

pričinjeno jezero lutali pustinjom mimo zacrtanoga pravca i gubili dragocjeno vrijeme. Pustinjaške oluje jako su usporavale i ometale transport. Zbog smanjene vidljivosti ponekad na manje od 10 metara i snažna vjetrova, kamioni su se često morali zaustavljati. Kad bi vjetrova popustio, cesta se morala očistiti od nanosa pijeska. Kako su pješčane oluje znale potrajati i nekoliko dana, kolone vozila napredovale su vrlo sporo. Rommel je vrlo slikovito opisao svoje prvo iskustvo s pješčanom olujom. Putujući zrakoplovom prikladnoga naziva *Ghibli*⁵³, pilot se zbog sve snažnije oluje okrenuo i sletio na najbliži aerodrom, ignorirajući pogrde generala. Put su nastavili automobilom. Rommel je napisao: „Golemi oblaci crvenkaste prašine sasvim su smanjivali vidljivost i usporavali kretanje automobila do puzanja. Često je vjetrova bio toliko jak da je bilo nemoguće voziti po Viji Balbiji. Pijesak je tekao niz vjetrobransko staklo poput vode. S mukom smo dahtali kroz maramice držane preko lica i znoj nam je tekao niz tijela u nepodnošljivoj vrućini. To je, dakle, bio ghibli. Tiho sam se ispričao pilotu. Jedan oficir *Luftwaffe* srušio se taj dan u oluji.“⁵⁴ Goleme oluje podizao je i jugoistočni vjetrova *harmattan*. Udari vjetrova dostizali su 140 km/h. Zagušujući oblaci prašine bili su statički nabijeni pa su ometali rad električnih uređaja, a kompasi su postajali neupotrebljivi.⁵⁵ Svaki pokret, pa i onaj borbenih jedinica na bojištu, morao bi biti prekinut.

Tijekom zimskih mjeseci, transport su otežavale obilne i iznenadne kiše. Čvrsto tlo prekriveno prašinom pretvaralo se u blato i močvare, vadili su poplavlivali, a preko cesta su tekle bujice vode. I Balbia je bivala poplavljena, a događalo se da voda odnese dijelove asfalta. Zbog stihijskih prirodnih nepogoda, da se ne bi ugrozilo snabdijevanje ljudstva najvažnijim sredstvima, transportna služba imala je vrlo jednostavna naređenja: putovati što je brže i dalje moguće s minimumom stajanja i odmora.

⁵³ *Ghibli* je južni saharski vjetrova. Uzrokuje pješčane oluje koje mogu potrajati danima. Isto ime pridano je talijanskom izviđačkom zrakoplovu.

⁵⁴ Liddell Hart, 105.

⁵⁵ De Villiers/Hirtle, 81.

Poteškoće na pomorskim linijama snabdijevanja

Ulazak Italije u rat zatekao je njezinu ratnu mornaricu nedovoljno spremnu. Već prije objave rata, mornarici je naređeno da djeluje ofenzivno na cijelom Sredozemnom moru i izvan njega. Ovo nesuvislo naređenje, bez navođenja konkretnih ciljeva borbe, zbunjivalo je oficire *Supermarine*, Vrhovnog zapovjedništva mornarice. Gdje i koje interese Italija ima izvan Sredozemlja, osim istočne Afrike, nikome od njih nije bilo poznato. Ako je naređenje značilo izlazak talijanske flote na Atlantski ili Indijski ocean, pomišljajući na sukobe s britanskom flotom dominirajućom u tim vodama, to bi značilo sigurnu propast. Njihovi zadaci u Sredozemnom moru bili su im jasniji. Trebalo je štititi konvoje do talijanskih bojišta u Albaniji, Grčkoj i Libiji od britanske mornarice i neovisno o toj zadaći uništavati britanske snage i njihove baze. Talijanski su mornarički oficiri dobro znali da to nije lak posao, premda je neupućenima mogao djelovati sasvim jednostavan. Imali su veliku flotu: 6 bojnih brodova, 7 teških i 14 lakih krstarica, 61 razarač, 65 eskortnih razarača, više od 60 torpednih čamaca i mnoštvo manjih jedinica. Imali su više od 120 podmornica te razne diverzantske jedinice 10. flotile MAS, poput upravljanih torpeda ili eksplozivnih čamaca. Do kraja rata, brodogradilišta su proizvela još oko 150 jedinica različita tipa.⁵⁶

Britanci su u Sredozemlju imali mnogo manju flotu. Njezina je snaga bila dodatno umanjena time što je podijeljena na zapadnu i istočnu eskadru, a iz istočne su izdvojeni brodovi za manju grupu na Malti. Zapadnu eskadru *H* vodio je admiral James Somerville iz Gibraltara, istočnu eskadru *Q* admiral Andrew Cunningham iz Aleksandrije. Dužnosti istočne eskadre bile su posebno teške jer su uključivale svaku aktivnost vezanu uz libijsku rutu snabdijevanja, opskrbu Malte i pomoć Grčkoj. Znajući da talijanska mornarica ima vrlo brze brodove te može koncentrirati velike snage, Britanci su nastojali nesrazmjerno umanjiti agresivnim pristupom i dobro uvježbanim, iskusnim posadama. Uz to, britanska je sredozemna flota imala adute koje Talijani nisu imali: nosače zrakoplova, brodove opremljene radarom⁵⁷, preciznije nišanske uređaje i uvijek dovoljno goriva.

⁵⁶ Prikril, 42., 46.

⁵⁷ Početkom borbi na Sredozemlju, malo je britanskih brodova bilo opremljeno radarom. No, uvidjevši prednosti tada još primitivnog uređaja, sve je više brodova bivalo njime opremljeno. Izgubivši čak pet brodova kod rta Matapan u jednoj noći, talijanskim je mornaričkim oficirima bilo sasvim jasno da neprijatelj ima „nevidljive oči“. Nakon matapanske katastrofe, Talijani su nastojali opremiti svoje brodove radarom, barem najznačajnije jedinice, no malo koji brod je radar i dobio.

Talijanska je flota u rat ušla sa zalihama od 1660000 t nafte. To se smatralo dovoljnim jer se računalo da će rat biti kratkotrajan. Pretpostavljalo se da će flota trošiti 100000 t nafte mjesečno, no potrošnja je bila dva puta veća.⁵⁸ U veljači 1941., kad je trebalo izdvojiti dodatna sredstva za zaštitu konvoja za Libiju, koji su osim talijanskih sada prevozili i njemačka materijalna sredstva i ljudstvo, talijanska je ratna mornarica imala tek nešto više od trećine prvotnih zaliha goriva. Načelnik *Supermarine*, admiral Arturo Riccardi, upozorio je da bi flota i uz krajnu štednju mogla ostati nepokretna već u srpnju. Kako traženje pomoći u nafti od nepovjerljivih Nijemaca nije urodilo plodom, flota je bila prisiljena na sve drastičnije restrikcije kako bi se održala u pokretu. Progonjenje neprijatelja na otvorenu moru nije se preporučivalo. Tu je suradnja sa *Superaerom* bila neophodna, no između dvaju zapovjedništava postojao je zamršen labirint birokracije. Podrška zrakoplovstva mornarici u nuždi, bez unaprijed dogovorene suradnje, više je puta izostala ili zakasnila.

Za promet s Libijom Talijani su izdvojili brodove ukupne nosivosti manje od 200000 t. Premda su imali mnogo više od toga, treba uzeti u obzir da je trebalo snabdijevati i ostala bojišta, brodovi su redovno napadani i potapljani, oštećene brodove trebalo je popravljati, a malo je brodova uopće moglo pristati u Libiji. Nafta i za te brodove bilo je malo. Nijemci su pomogli svojim trgovačkim brodovima, desantnim MFP brodovima i tankerima, podmornicama i malim borbenim jedinicama, te znatnim snagama zrakoplovstva. Sve je to u konačnici bilo nedovoljno. Konvoji za Libiju nisu bili dobro organizirani, a njihova je obrana imala mnogo propusta. Britanska mornarica i zrakoplovstvo, trpeći znatne gubitke u neprekidnim sukobima na moru, konstantno su otežavali snabdijevanje. Daleko od toga da je talijanska ratna mornarica bila loša, no imala je iza sebe loše uređenu državu, a ispred sebe protivnika dostojnog poštovanja.

Ratni materijal i ljudstvo prevozilo se iz Njemačke u talijanske luke, ponajviše u Napulj, željeznicom, transportnim zrakoplovima i kamionima. Transport je bio dobro organiziran, brz i siguran. Transport iz Italije u Afriku bio je pod nadležnošću talijanskog Vrhovnog zapovjedništva na čiju organizaciju njemačke službe nisu imale mnogo utjecaja. Talijani su odlučivali o održavanju postojećih linija snabdijevanja i otvaranju novih, odabirali su odredišne luke, određivali veličinu i zaštitu konvoja, sastav i količinu natovarenog materijala i omjer njemačkoga tereta prema talijanskom. Zapovjedništvo njemačkih snaga u Africi moglo je utjecati tek na sastavljanje liste

⁵⁸ Prikril, 177.-178.

prioriteta, potrebnoga materijala i reda kojim bi se dovozio u Afriku. Liste su slate u njemačku Službu za transport, kojom je rukovodio vojni ataše Enno von Rintelen.⁵⁹ Njegovi zahtjevi i uplitanje u organizaciju transporta malo kad su uspijevali. Zbog neiskrenih političkih odnosa, netrpeljivosti, gotovo mržnje prema Nijemcima, von Rintelen je bio odbijan, ignoriran ili izigravan. Oficiri višeg čina od von Rintelena i manje opterećeni politikom, feldmaršal Kesselring i admiral Weichold, mogli su utjecati tek na organizaciju zaštite konvoja, pri čemu nisu uživali potpunu suradnju s Talijanima niti su u njih imali povjerenja. Pomanjkanje političke i vojne usklađenosti samo je dodatno ometalo već otprije loše uređen transport.

Najefikasniji sastav konvoja sadrži manje velikih teretnih brodova te pratnju ratnih brodova razmjernu njihovu broju. Golem teretni prostor može se racionalnije iskoristiti od manjega. Na jednom brodu mogu se prevesti veće količine više vrsta materijala te teški ili glomazni teret poput tenkova, oklopnih vozila, kamiona i topova. Na ovaj način može se osigurati snabdijevanje vojske barem minimumom najbitnijeg materijala, ukoliko bi konvoj bio napadnut i koji od brodova uništen. Također, jedan konvoj velike mase s malom pratnjom troši mnogo manje goriva od više manjih konvoja. Rjeđe isplovjava pa je time i manje izložen opasnostima.

Talijani nisu efikasno organizirali transport. Konvoji su isprva bili sastavljeni od više srednje velikih i manjih brodova s dosta velikom pratnjom. U prosjeku četiri teretna broda šttilo je jednako toliko ratnih brodova, najčešće razarača i torpednih čamaca⁶⁰, no nije bilo neuobičajeno da važniji teret štite i krstarice. Iznimno velike konvoje od desetak teretnih brodova šttilo se s još više ratnih brodova, a u pratnju je znao biti uključen i bojni brod. Golem konvoj od dvadesetak brodova, često ne brži od 10 do 15 čvorova, mogao je biti znatno manji, isplativiji i lakše obranjiv da je talijanska transportna služba bolje planirala popunu teretnog prostora. Iskorištenost nosivosti broda od samo 40%, zbog loše raspodjele tereta, nerazumno je iscrpljivanje materijalnih resursa.⁶¹ Danju su izviđački zrakoplovi nadgledali pučinu. Uz linije plovidbe i bliže neprijateljskim bazama stalno su patrolirale podmornice. S vremenom, zbog sve većeg nedostatka goriva, moralo se odustati od većih ratnih brodova u sastavu pratnje jer su

⁵⁹ Toppe, 13.

⁶⁰ Talijanski torpedni čamci nisu bili sasvim bezazlena pratnja i nisu imali para u britanskoj mornarici. Valja ih razlikovati od talijanskih patrolnih čamaca ili MAS, u britanskoj mornarici MTB. Naoružanjem i veličinom su bliži eskortnim razaračima ili torpiljarkama. To su manji, prilično brzi brodovi s turbinskim pogonom, naoružani torpedima, topovima od 100 mm, protuzračnim oružjem i minama. Većinom su upotrebljavani za borbe s podmornicama, no nerijetko su se sukobili i s površinskim brodovima.

⁶¹ Prikril, 273.

njihovi snažni motori bili najveći potrošači. Bojni brodovi i teške krstarice svrstavani su u pratnju tek iznimno, kad se znalo da je britanska mornarica na pučini, malteški aerodromi u stanju pripravnosti, a prevoženi teret od iznimne važnosti. U tim slučajevima zrakoplovstvo je nastojalo pružiti što veću zaštitu konvoju, no zbog premalog doleta lovačkih zrakoplova nisu mogli pružiti zaštitu ondje gdje je najviše trebala: na otvorenu moru daleko od obalnih aerodroma. Za hitan prijevoz kritično važnih sredstava ili ljudstva, ponekad su upotrebljavani sami razarači i krstarice. Računalo se na njihovu brzinu i dobro naoružanje, no količina materijala koju su mogli primiti bila je premala u odnosu na količinu goriva koju su trošili pa je konačna računica bila krajnje nepovoljna. Također, prijevoz ratnim brodovima bio je i vrlo riskantan. Ratni brod na noćnoj plovidbi s vrlo lakom pratnjom, natovaren bačvama goriva i municijom ili prevozeći trupe, bio je san svakog britanskog mornara ili pilota. Britanski zrakoplovi upotrebljavani noću bili su opremljeni radarom, zbog čega su bili vrlo uspješni u iznenadnim napadima. Hitne pošiljke prevozile su se i transportnim zrakoplovima te podmornicama, no zbog male zapremnine mogli su se upotrijebiti tek kao pomoćna transportna sredstva. Što su borbe u Libiji bivale sve zahtjevnije i gubici veći, to su konvoji bivali sve manji. Smanjio se i broj i veličina dostupnih teretnih brodova. Talijanska brodogradilišta gušili su brodovi u izradi ili na popravku koji su i ondje sve češće bili metom napada. Posljednjih mjeseci borbi u Libiji, konvoji iz Italije, ako bi uopće krenuli, najčešće su se sastojali od dva ili tri manja teretna broda. Smatralo se srećom ako bi jedan stigao do odredišta i uspio iskrcati teret.

Pomorske rute snabdijevanja znale su biti vrlo komplicirane. Premda je udaljenost od Italije do Afrike ponegdje toliko kratka da se brzim brodovima mogla prijeći u jednom danu, zbog sporosti teretnih brodova i neprijateljskog djelovanja moralo se pribjegavati dužim, obilaznim putevima i diverzijama. Najvažnija i najkraća, zapadna ruta počinjala je obično u Napulju. Brodovi su plovili prema sjevernim obalama Sicilije te su se u Palermu sastajali s ostalim brodovima, primali dodatan teret ili ljudstvo te formirali konačnu formaciju konvoja. Otamo su plovili kroz Sicilski prolaz prema tuniskom rtu Bon te dalje uz tunisku obalu na jugoistok prema Libiji. U teritorijalnim vodama Tunisa, osovinski brodovi bili su sigurni od napada jer su Britanci poštivali politiku nepovredivosti francuskih teritorijalnih voda i onih pod francuskom upravom. Od Sicilije do Libije moglo se ploviti i izravno, uz otok Pantelleriju i Pelagijske otoke, no to je bilo moguće tek s neutraliziranom Maltom. Konvoj na zapadnoj ruti najčešće je završavao put u Tripoliju. Do Benghazija se plovilo ukoliko je

bilo moguće. Kako je luka u Benghaziju bila plića i manja od one u Tripoliju, do nje su plovili samo manji brodovi. Često je teret određen za Benghazi pretovarivan u Tripoliju s većih brodova na manje. Istočna ruta⁶² bila je dvostruko duža, a time i skuplja. Brodovi iz Napulja plovili su na istok kroz Messinski tjesnac. Pred obalama Kalabrije sastajali su se s brodovima iz Taranta ili Brindisija te plovili dalje preko Jonskoga mora do otoka Korfua. Tamo su skretali na jug prema Benghaziju. Manji brodovi na istočnoj ruti prolazili su kroz Korintski kanal u Egejsko more, plovili na jug do Krete te od rta Krios do Tobruka ili Derne, udaljene samo 180 milja.⁶³

Ponekad su Talijani, zbog učestalog neprijateljskog djelovanja na moru, bili primorani na skupe diverzije. Konvoj bi podijelili u dvije grupe. Grupa s manje važnim sredstvima plovila bi bliže neprijateljskoj bazi kako bi privukla pažnju i mogući napad, dok bi druga grupa s važnijim sredstvima plovila dalje od njih, nastojeći proći nezapaženo.⁶⁴ Ovakve diverzije dodatno su iscrpljivale već prenapregnutu transportnu službu. Libija nije bila jedino bojište koje je trebalo snabdijevati. Italija je imala više od trideset divizija na Balkanu i u Egeju kojima je trebalo dopremiti sredstva. Također, osim vojnoga transporta, trebalo je organizirati i održavati trgovačku i putničku plovidbu uz vlastitu obalu, na Jadranu te sa Sicilijom i Sardinijom.

Pozicija Malte iznimno je povoljna za kontrolu pomorskih pravaca te ometanje transporta. Pogodnosti operiranja s otoka Britanci su tijekom rata maksimalno iskoristili, iako Malta nije bila znatnije pripremana za rat jer se smatralo da je neodrživa. Nedostajalo je vojno upotrebljive infrastrukture, poput suhih dokova za popravak brodova i zatvorene baze za podmornice otporne na bombe. Obranu otoka isprva je činilo nekoliko lovačkih zrakoplova tipa *Hurricane* te tri zastarjela dvokrilna zrakoplova tipa *Gladiator* s nadimcima *Vjera*, *Nada* i *Ljubav*⁶⁵. S vremenom se broj i kvaliteta aparata na otoku povećala. Usred neprijateljskih voda, opskrba otoka bila je vrlo slaba ili nemoguća pa su Maltežani i Britanci ondje teško preživljavali, često u nedostatku najosnovnijih sredstava: bez električne energije i ugljena, bez higijenskih i medicinskih potrepština, na nepojmljivoj dijeti. Talijanski te kombinirani talijansko-njemački zračni napadi nanijeli su velika oštećenja otoku. Zbog bombardiranja u ljeto 1940, početkom 1941. te u proljeće 1942, britanske jedinice, koje nisu bile uništene,

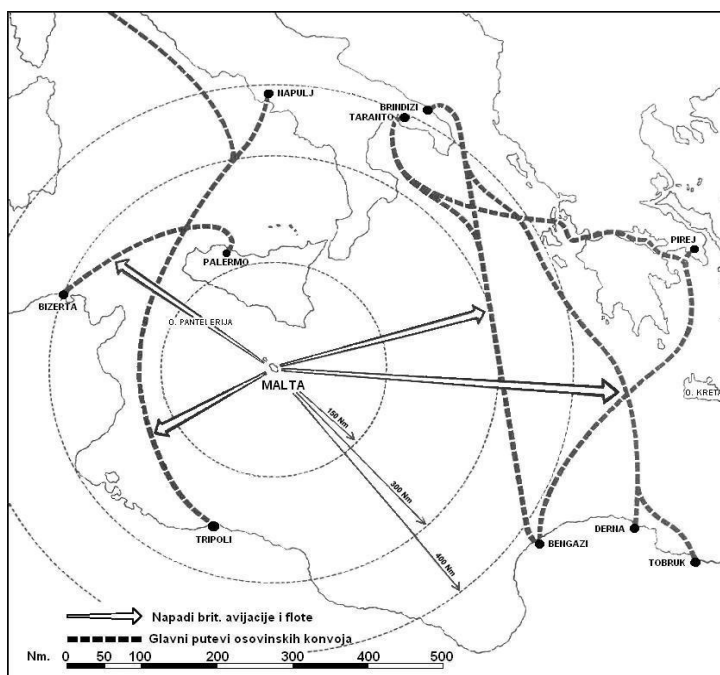
⁶² Istočna pomorska ruta snabdijevanja bila je omogućena okupacijom Grčke i Krete u proljeće 1941. te ponovnim zauzimanjem Cirenaike.

⁶³ Ball, 106.

⁶⁴ Levine, 6.

⁶⁵ Kuypers, u: Paape, sv. 2, 54.

nisu mogle operirati s otoka te su se povukle u Egipat. Tijekom prijekida bombardiranja, dok su osovinski zrakoplovi bili drugdje angažirani, britanski zrakoplovi i podmornice vraćali su se na otok i konvoji su donosili spasonosan teret trpeći teška stradanja u borbama na pučini. Premda je Malta većinom upotrebljavana kao zrakoplovna i podmornička baza, ondje je, kad je bilo moguće, bila baza i za površinske mornaričke jedinice. Malteška grupa *K*, predvođena komodorom Agnewom, sastavljena većinom od manjih i brzih brodova izdvojenih iz aleksandrijske flote, često je mogla što zrakoplovi i podmornice nisu: potopiti sve brodove u konvoju u jednom napadu. Kako je grupa *K* operirala samo kad je bilo moguće sigurno pristati u malteške luke, većinu napada na osovinske konvoje izvele su podmornice i bombarderi. Koliko je Malta Britancima bila važna, najbolje govore brojevi. Tijekom rata u Africi, samo zrakoplovi s Malte uništili su 500000 t osovinskog brodskog prostora. Britansko zrakoplovstvo je izgubilo oko petsto aparata, no osovinski gubici bili su dvostruko veći.⁶⁶ Dolaskom zrakoplova sa sve većim doletom na otok, *RAF* je mogao s čak četiri malteška aerodroma napadati Tripolitaniју, Tunis, Siciliju i južnu Italiju. Malta je imala na savjesti živote tisuća Talijana i Nijemaca.



4. Domet Malte za prijekid osovinskih linija snabdijevanja

Sukobi na Sredozemnom moru znatno su povećavali probleme Afričkoga korpusa. Zbog gubitka materijala na moru, taktika se morala prilagođavati količinama dostupnoga materijala. Zbog nedostatka vozila, oružja, municije i goriva propuštene su

⁶⁶ Prikril, 376.

mnoge prilike da se neprijateljske jedinice unište ili da se vlastite jedinice spase. Britanska operacija *Crusader* tijekom studenog i prosinca 1941. dijelom je bila uspješna zahvaljujući borbama na moru. Osovinske snage izgubile su samo tijekom listopada te godine čak 40 brodova i 16% tereta poslanog u Libiju, a poslani teret bio je tek polovica od traženog. Raniji mjeseci bili su jednako teški te se planirana ofenziva stalno odgađala. Dolaskom grupe *K* na Maltu krajem listopada, gubici su se dodatno povećali. Tijekom studenoga, izgubljeno je na moru čak 62% materijala.⁶⁷ Jedino gorivo tijekom borbi stizalo je u Libiju razaračima, podmornicama i zrakoplovima te nije bilo dovoljno za šire manevre oklopnih snaga. Tek slučajnim stradanjem grupe *K*, kad je naletila na minsko polje pred obalom Tripolitanije, te istovremenim talijanskim napadom živim torpedima na brodove u Aleksandriji 19. prosinca, uspjeli su se osovinski konvoji probiti do Libije. O dolasku konvoja pisao je Rommel u pismu istog 19. prosinca. Stigle su dvije njemačke oklopne satnije, baterije artiljerije i razne zalihe. „To su bili prvi brodovi s oružjem koji su stigli još od početka britanske ofenzive sredinom studenog.“⁶⁸ Konvoj je krenuo iz Taranta 16. prosinca te je nakon žestokog sukoba s dvije britanske eskadre, koje su štitile slučajno istovremen konvoj za Maltu, pristao neoštećen u Tripoliju. Gubitaka nije bilo zahvaljujući nevjerojatno jakoj zaštiti. Neposredno osiguranje konvoja činili su jedan bojni brod, tri krstarice i deset razarača. Poseban zaštitni odred, koji je plovio dalje od konvoja s namjerom da zaustavi eventualne napade neprijatelja, činila su tri bojna broda, dvije teške krstarice i deset razarača. Upotreba glavnih snaga flote može se objasniti jedino krajnjim očajem kopnene vojske. No takva praksa nije mogla postati uobičajenom. Čak 100000 t vojnog brodovlja u zaštiti samo 20000 t trgovačkog⁶⁹ bilo bi previše rasipno i bogatim državama s vlastitim izvorima nafte i željeza. Premda su dopremljena sredstva popravila redove Afričkoga korpusa, kojemu je nakon povlačenja prema Tripolitaniji preostalo samo pedesetak tenkova ili otprilike jedna osmina pune snage, ona nisu bila dovoljna za odlučniji protunapad.

Teškim bombardiranjem Malte, pripremom za operaciju *Herkules*, konvoji na moru su postali sigurniji te se snabdijevanje nešto popravilo. Samo 6% tereta je izgubljeno.⁷⁰ Sredstva dopremljena od ožujka do svibnja bila su dovoljna za pokretanje ofenzive krajem mjeseca, no i dalje je trebalo štedjeti jer su zalihe samo popunjene, ne i

⁶⁷ Levine, 19.

⁶⁸ Liddell Hart, 176.

⁶⁹ Prikril, 301., 305.

⁷⁰ Levine, 23.

povećane. Borbe kopnenih jedinica privezale su za sebe zrakoplovne jedinice pa je pritisak na Maltu smanjen. Već u lipnju, iz jedva upotrebljivih baza na otoku ponovno operiraju zrakoplovi i podmornice. Gubici u transportu drastično su porasli. Od traženih 60000 t mjesečnih potreba, iznosa koji nikad nije postignut, samo 3000 t stiglo je u Libiju. Zauzećem bogatih britanskih skladišta u Marmarici, a osobito u Tobruku, samo je trenutno prevladana kriza snabdijevanja. Napredovanje Afričkoga korpusa kroz Egipat do El Alameina postignuto je ponajviše zarobljenim materijalom.

Ljeto i jesen 1942. obilježio je dramatičan preokret u odnosima snaga i navijestio početak pada Afričkoga korpusa i uopće osovinskih snaga. Pokušaji ponovne neutralizacije Malte tijekom srpnja su podbacili. Otok je ponovno ojačao, a vratila se i mornarička grupa *K*. Talijanska mornarica nije mogla ni pomišljati na veliku zaštitu konvoja. Imala je goriva za brodove jedva dovoljno za jednu akciju glavnih snaga flote. U zaštitu konvoja i napade na britanske brodove, sada su slate samo manje, štedljivije površinske jedinice i podmornice. Premda su se Talijani ogorčeno borili i dokazali da s razlogom spadaju među najbolje svjetske mornarice, protiv premoći Britanaca u količini sredstava nisu mogli izboriti pobjedu. Gubici osovinskih konvoja tijekom kolovoza bili su toliki da je Rommel krajem mjeseca mogao krenuti u tek lokalnu ofenzivu s nadom da će nešto sredstava uspjeti stići do Libije. Borbe za greben Alam Halfa bile su hazarderski podvig. Zbog nedostatka goriva i stroge štednje, ljudstvo je bilo prisiljeno nepomično trpjeti stalne nalete britanskih zrakoplova. Nije samo goriva nedostajalo, već i oružja, municije, kamiona, hrane. Do početka borbi, čak je jedna trećina poslanog materijala potopljena. Rommel je odlučio prekinuti napad i povući se, napisavši 2. rujna: „(...) ozbiljni napadi iz zraka i katastrofalno stanje opskrbe. Više nije bilo nade u uspijeh naše ofenzive, dijelom zbog toga što nismo imali goriva i dovoljnu zaštitu lovačkih zrakoplova, dijelom zbog toga što je borba došla do stupnja na kojem sama količina sredstava odlučuje ishod.“⁷¹

Do odlučujuće britanske ofenzive krajem listopada, gubici osovinskih konvoja na moru ostali su visoki. U listopadu je uništeno 40% materijala na putu. Tjedan prije britanske ofenzive, Oklopna armija imala je zalihu goriva i municije za samo tjedan dana borbe, a kruha za tri tjedna, s time da su porcije već bile smanjene.⁷² Stradavanje brodova na rutama za Afriku, mjesečno više od 50000 t, uzrokovalo je znatne poteškoće i u motorizaciji ljudstva. Italija je imala sve manje brodskoga prostora primjerenog za

⁷¹ Liddell Hart, 280.

⁷² Cave Brown, 162.

prijevoz vozila. Kako vozila zahtijevaju posebno rukovanje, lučke uređaje koji ih mogu iskrcati s broda, postalo je upitno kako uopće dovesti trupama nova vozila kad luke u Africi gotovo svakodnevno trpe uništavajuća bombardiranja. Prijevoz desantnim brodovima, transporterima i teglenicama, koji zbog malena gaza mogu pristati u većinu luka te poput trajekta jednostavno obaviti utovar i istovar, nije bio dovoljan. Oklopnu armiju su u Napulju čekale stotine kamiona i topova, no za prijevoz tih sredstava bio je potreban transport velike mase. Do kraja libijsko-egipatske kampanje on nije organiziran. Pješadija bez dovoljno vozila, ubijena ili zarobljena na linijama El Alameina, bila je djelomično žrtvom stradanja transporta na moru. Mnoge su se nemotorizirane trupe u povlačenju prevozile vozilima pozadinskih službi te su bile dodatan teret. I samim službama, osobito transportnoj, nedostajalo je vozila te nisu mogle primiti sav materijal iz evakuiranih skladišta. S daljim povlačenjem na zapad, prema Tripoliju i južnom Tunisu, Afrički korpus je ipak ponešto ojačao evakuirajući materijal i opremu iz pozadinskih skladišta, no i dalje je bio višestruko slabiji od Britanskih snaga. Snabdijevanje brodovima uskoro je u potpunosti prestalo. Transportni zrakoplovi letjeli su sve rjeđe, a sredstva njima dopremljena bila su jedva dovoljna za uredno povlačenje.

Zapovjednici njemačkih snaga u Libiji s razlogom su bili ljutiti i ogorčeni. Nakon 8. studenog 1942., iskrcavanja anglo-američkih snaga u Alžiru i Maroku, višim autoritetima u Rimu postalo je sasvim jasno da je opasnost stigla i na vrata same Italije. Odjednom je postalo sasvim moguće prevesti u Tunis znatne kopnene i zrakoplovne snage, osigurati vozila, municiju i gorivo, pronaći teretne brodove za transport, osigurati im zaštitu te snabdjeti vojsku s 50000 t materijala. Pritom su zanemarili Afrički korpus u povlačenju Libijom, koji je od silne mase tereta dobivao tek mrvice. Većina konvoja upućivana je u tunske luke i malo koji brod je pristao u Libiji do njezina napuštanja. Otvoreno optužujući talijanske visoke političke i vojne krugove, ne izostavljajući ni one njemačke, za neorganiziranost snabdijevanja vojske tijekom libijske i egipatske kampanje, Rommel je cinično zaključio: „Smrtna opasnost je učinkovit lijek za fiksne ideje.“⁷³ No, bilo je prekasno. Neprijateljska premoć na moru i u zraku doveli su do kolapsa transporta preko mora.

⁷³ Liddell Hart, 244.

Poteškoće na kopnenim linijama snabdijevanja, u bazama i lukama

Vojnik se bori dok ima čime, stoga je vrlo važno u planiranju i tijekom operacija onemogućiti neprijatelju opskrbu. Tijekom borbi, iz taktičkih potreba, nastoji se presjeći neprijatelju kontakt s opskrbnim jedinicama ili pozadinskim skladištima te uništiti zalihe ili ga stalnim pritiskom prisiliti da više troši. Iz strateških potreba, čak i tijekom primirja, uništavaju se infrastrukturni objekti od važnosti službama logistike i transportna sredstva, konstantno se ometaju kopnene linije snabdijevanja i uništavaju sredstva na putu. Važnost sprječavanja snabdijevanja jasno opisuje Montgomery u smjernicama za operaciju "Supercharge" 30. listopada 1942., navodeći, između ostalog, da je operaciji svrha: „(...) b) da prisili neprijatelja da se bori na otvorenom i da na taj način troši benzin stalnim i neprekidnim kretanjem; c) da se dokopamo obiju strana neprijateljskog puta za snabdijevanje i spriječimo kretanje službe snabdijevanja; (...)“.⁷⁴

Nijemcima je u libijsko-egipatskoj kampanji bilo vrlo teško uspostaviti i održavati sigurnost svojih baza, skladišta i linija komunikacije iz više razloga. Zbog infrastrukturne nerazvijenosti i prirodnih nepogodnosti, bili su primorani improvizirati smještaj sredstava. Zbog nedostatka primjerenih objekata i građevnih materijala, ponajviše drva, mnogo se bačvi i kanistera, sanduka i vreća skladištilo na otvorenom, u većim šatorima ili prekriveno platnom i kamuflažnim mrežama. Izvan luka i prometno važnijih naselja, podizala su se poljska skladišta uz grebene, stijene i u koritima vadija, a u otvorenoj pustinji su se ukopavala ili štitila tek vrećama pijeska i kamenom. Ljudstvo i materijal bili su sigurniji u Tripolititaniji pa su baze, radionice i skladišta ondje bili bolje izgrađeni i opremljeni te nije bilo potrebe za većom obranom. Tripolititanija je, uz povremena bombardiranja, ozbiljnije ugrožena tek nakon poraza kod El Alamenina i povlačenja fronta prema zapadu. U Cirenaici, koja je gotovo neprekidno bila poprište borbi, mnoge su baze bile privremene ili nikad sasvim izgrađene. Često su stradavale od zračnih napada, kopnenih izviđačkih jedinica i diverzanata. Zbog blizine fronta i neprijateljskog područja, morale su biti bolje branjene, što je dodatno crpilo sredstva i ljudstvo. Daleko od obala obaju libijskih pokrajina, dublje u pustinji gdje su se rijetko vodile borbe, baze su bile vrlo loše branjene jer za bolju obranu najčešće nije bilo potrebe niti je bilo moguće izdvojiti ljudstvo i opremu.

⁷⁴ Montgomery, 113.

Dodatan problem bile su preizdužene linije komunikacije i nedostatak asfaltiranih cesta. Transportne kolone su od većih skladišta u lukama i na obližnjim aerodromima morale prijeći stotine kilometara, ponekad i više od tisuću, kako bi snabdjele materijalom daleke baze i skladišta divizija na frontu. Putovanje Vijom Balbijom bilo je možda najbrže i najugodnije, ali ponekad sigurno samo s pratnjom lovačkih zrakoplova i motoriziranih obrambenih odreda. Ta je pustinjska „arterija“ bila od prevelike važnosti pa su je britanske snage nadzirale i napadale u gotovo cijeloj dužini. Kad je bilo moguće, zrakoplovi dalekog doleta s Malte mogli su uništavati transportne kolone na Balbiji duž čitave obale Tripolitanijske. Put kroz Cirenaiku ugrožavalo je britansko zrakoplovstvo iz baza u Egiptu. Osovinsko zrakoplovstvo slalo je svakog raspoloživog čovjeka u borbu kako bi sačuvali teret na cestama. Putovanje mimo asfaltiranih cesta bilo je jednako opasno. Kolone su bile jasno vidljive zbog prašine koju su podizale. Kako bi zavarali i uplašili neprijateljsku izvidnicu, vozili su u tenkovskom poretku. Također, vozila su se kamuflirala kako bi što više nalikovala na tenkove ili oklopne transportere. No jednom uspjela varka ne mora uspjeti i drugi puta.

Čak i u vrijeme kad je Malta bila sasvim neupotrebljiva, a *Luftwaffe* i *Regia Aeronautica* imale brojčanu nadmoć nad *RAF*-ovim jedinicama, nije bilo moguće dopremiti kopnenim putem naručenu količinu sredstava u cijelosti. Višednevna putovanja znatno su crpila ionako slabe zalihe. Ljudstvo transportne službe također je trebalo hranu i vodu, njihovi kamioni gorivo i rezervne dijelove, njihova obrana oružje i municiju. Potrošnja goriva za transport bila je znatna, osobito u vožnji po neravnom i teško prohodnom tlu pri čemu su kamioni morali voziti u nižim brzinama i time trošiti više goriva. Kako bi stigli do udaljenih skladišta, posade transportnih vozila trošile su gorivo namijenjeno borbenim jedinicama. To je bio velik problem jer je vojska snabdjevena svime osim gorivom u mobilnom ratu osuđena na propast. Primjerice, tijekom borbi kod Alam Halfe, nakon potapljanja tankera, Kesselring je organizirao dopremu goriva Afričkom korpusu transportnim zrakoplovima, no većina od dostavljenih 500 t goriva potrošila se na putu od aerodroma do borbene linije.⁷⁵

Zračni napadi na vojne objekte i one civilne od vojnoga značaja uobičajena su praksa. Koliko god bili razorni, crpeći za popravak sredstva potrebna borbenim jedinicama i usporavajući djelovanje, na njih se uvijek moglo odgovoriti istom mjerom. Često se *Luftwaffe* vraćala u svoje baze pobjednički njišući krilima zrakoplova nakon

⁷⁵ Liddell Hart, 283.

bombardiranja britanskih baza. Na napade s mora odgovarale su obalne artiljerijske baterije i talijanski patrolni čamci. Ipak, Britanci su imali male, specijalne kopnene jedinice koje nisu imale para u njemačkoj vojsci. Pustinjska grupa za akcije u dubokoj pozadini ili *LRDG*⁷⁶, oformljena u ljeto 1940., bila je specijalno obučena i posebno opremljena jedinica za izviđanje daleko iza neprijateljskih linija. Svi pripadnici ovih pustinjskih patrola morali su dobro poznavati pustinju, biti vješti u navigaciji i orijentaciji te nadasve biti domišljati. Djelovali su iz oaza uz rub Libijske pustinje: Siwa, Kufra, Giarabub; daleko od borbenih linija u priobalju. Patrole od šest kamiona, natovarenih s dovoljno goriva, vode i hrane, naoružane automatskim oružjem, pojavljivale su se iz dubokog zaleđa te dobro skrivene pratile kretanje njemačkih i talijanskih trupa, proučavale aktivnosti u njihovim bazama, bilježile aerodrome, radionice, skladišta i zaštitu. Prikupljene informacije bile su od velike koristi u planiranju operacija. Često su ometali komunikacije osovine vojske postavljajući mine na puteve i ceste te presijecajući telefonske žice. *LRDG* je vrlo plodno surađivao s drugom specijalnom jedinicom, *SAS* ili Specijalnom zrakoplovnom službom.⁷⁷ Punim nazivom *Odred L brigade SAS*, jedinica službeno uopće nije postojala. Bio je to isprva vod od tridesetak ljudi, dobrovoljaca i pripadnika specijalnih postrojbi, predvođen nekolicinom mlađih oficira, a oformio ga je oficir Škotske garde David Sterling u srpnju 1941.⁷⁸ Kad je u veljači 1943. uhićen Sterling, Rommel je zapisao u dnevniku da su Britanci izgubili „vrlo sposobnog i prilagodljivog zapovjednika pustinjske grupe koja nam je nanijela više štete nego koja druga britanska jedinica jednake snage“.⁷⁹ Doista, uspjesi dvaju pustinjskih grupacija bili su golemi, s obzirom na njihovu malobrojnost. Do kraja borbi u Africi, obje grupacije zajedno nisu imale više od petstotinjak ljudi. Djelovali su po principu *hit and run* (udari i bježi), i bilo ih je iznimno teško uhvatiti. Pripadnike *SAS*-a često su prevozile ili pratile patrole *LRDG*-a do blizine cilja njihova napada te ih po završetku operacije dočekivale na mjestu sastanka. Njihovi ciljevi bile su luke, skladišta, osobito kamioni transportne službe, mehaničarske radionice te zrakoplovne baze. Tijekom noći, koristeći informacije Obavještajne službe, izvidničkih zrakoplovnih jedinica i *LRDG*-a o prostoru kojim se kreću, objektu napada i obrani, neprimjećeno bi postavili tempirane bombe te se udaljili prije detonacija. Zbog

⁷⁶ *LRDG* – Long Range Desert Group

⁷⁷ *SAS* – Special Air Service

⁷⁸ Swinson, 47.

⁷⁹ Liddell Hart, 393.

diverzantskih napada, Talijani i Nijemci su morali izdvajati trupe iz prve linije da bi obranili baze, čime su slabili borbene redove.

Zrakoplovne baze bile su najbolji cilj pustinskih diverzanata. Pustinski aerodromi, prema riječima Fitzroya Macleana, člana SAS-a, bili su slabo branjeni, tek bodljikavom žicom, mitraljeskim gnijezdima i pokojom patrolom.⁸⁰ Uništeni zrakoplovi nisu mogli biti upotrijebljeni kao strateška i taktička podrška Afričkom korpusu, nisu mogli napadati britanske konvoje za Maltu niti štititi svoje konvoje, nisu mogli u kriznim situacijama prevoziti teret. U jednom noćnom napadu znalo je stradati više od dvadeset zrakoplova. S priljevom ljudstva i opreme te sve smionijim napadima, jedinice SAS-a bilježile su uništene zrakoplove na tlu troznamenkastim brojevima.

Napadi na luke bili su teško izvedivi i mnogo puta su se izjalovili. U nemogućnosti da uđu u luku, odabrali bi drugi cilj ili otkazali akciju. Dva puta je Sterling pokušao ući u luku Sirte, no morao je odustati zbog dobre obrane i kontrolnih patrola. Na Badnjak 1941., u nemogućnosti da dođe do luke jer je cestom prolazila njemačka oklopna divizija, sastavši se s *LRDG*-om na kraju kolone, mirno su čekali noć i planirali bijeg. Usred noći odjeknuo je niz eksplozija iz smjera aerodroma u Tametu, gdje je druga ekipa SAS-a uspjela uništiti više od dvadeset tek pristiglih zrakoplova. Bio je to drugi napad na taj aerodrom u tri dana. Iskoristivši uzbunu u Tametu, koja je privukla većinu patrola, pred zoru su jurnuli cestom pucajući na sve oko sebe: po šatorima uz cestu gdje su ljudi spavali, po kamionima i transporterima te posadama koje su neispavane i smetene nastojale spasiti svoja vozila.⁸¹ Možda gubici nisu bili znatni, ali ovaj neuobičajeni pothvat uzrokovao je šok i strah te dokazao da u neredovnom ratovanju ciljevi i posljedice borbe ne moraju nužno biti materijalne prirode.

Kad bi diverzanti SAS-a uspjeli ući u luku, nastojali bi u što kraćem vremenu učiniti što veću štetu. Primjer uspješne akcije u luci je napad na Buerat krajem siječnja 1942. Kako u luci nije bilo brodova, odabrali su druge važne ciljeve. Minirali su lučke uređaje i radio-stanicu, skladište hrane, mehaničarsku radionicu i kamione transportne službe, uključujući rijetke kamione-cisterne napunjene gorivom.⁸² Istovremeno s ovim prepadom, u borbama oko Antelata, Msusa, Mechilija i Benghazija, Afričkom korpusu nedostajalo je hrane, a na pritužbe oficira na nedostatak goriva, Rommel je odgovorio:

⁸⁰ Maclean, 24.

⁸¹ Swinson, 70.-72.

⁸² Swinson, 87.

„Uzet ćemo ga od Britanaca“.⁸³ Na sredstva uništena u Bueratu nije više mogao računati. Uspješne diverzije u pozadini dijelom su usporile osovinske snage te pomogle spasiti razbijene britanske jedinice.

Najveći i najvažniji, ali teško dostižan cilj djelovanja SAS-a u Cirenaici bio je Benghazi. Oba aerodroma u blizoj okolini, u Regimi i Benini, s remontnim radionicama i skladištima, više su puta pretrpjela razaranja. Prepadi na skladišta, lučke strojeve i brodove u samom Benghaziju propadali su, što zbog nepredvidivih nezgoda s opremom⁸⁴, što zbog vrućeg dočeka njemačkih strojica i talijanskih *Breda*. Benghazi je Nijemcima i Talijanima bio previše važan da bi ga ostavili bez dovoljno zaštite. Propao pokušaj diverzije na luku u rujnu 1942. nije bio sasvim bez posljedica. Saznavši ranije od tajnih agenata, obavještajaca i pustinjačkih patrola da SAS priprema napad, osovinska komanda je morala za obranu luke i progon napadača izdvojiti zrakoplove i oklopne automobile te dodatne jedinice pješadije iz borbenih redova na linijama kod El Alameina.⁸⁵ Slabo mobilizirana osovinska pješadija time je dodatno oslabljena. Premda je obrana Benghazija spremno dočekala britanske diverzante, sredstva potrošena na njihovo gonjenje bila su daleko veća od štete koju su nanijeli.

Manje izravno štetni, ali zabrinjavajući i moguće opasni bili su napadi britanskih patrola i diverzanata na njemačke i talijanske stražare, osoblje stožera i jedinica veze, pustinjačke patrola i kurire. Oduzimali su im opremu i vozila pa su pripadnici SAS-a u svojim noćnim pohodima znali biti odjeveni u njemačke ili talijanske uniforme, a imali su čak i njemački automobil. U drskim prepadima na cestama, iz svojih su žrtava izvlačili lozinke, informacije o smještaju i kretanju vojske te rasporedu minskih polja, otimali im poštu, karte, komunikacijske kodove i druge povjerljive dokumente. Uopće, napadali su svako neprijateljsko vozilo, bazu ili vojnika, ukoliko bi im se pružila prilika. Usput su oduzimali ili krali oružje, hranu, vodu, gorivo, svako sredstvo potrebno vlastitom preživljavanju u pustinji.

⁸³ Macksey, 75.-76.

⁸⁴ Sterlingovi diverzanti uspjeli su ući u Benghazi u svibnju 1942., no usidrene brodove nisu uspjeli minirati jer su im se probušila oba čamca na napuhivanje. Zabrinjavajuća je lakoća kojom su uspjeli prevariti talijanske stražare i karabinjere glumeći talijanske oficire, govoreći ne baš savršeno talijanskim jezikom, odjeveni u britanske uniforme.

⁸⁵ Maclean, 108.

Ultra protiv Enigme

Iza svakog uspješnog napada britanskih snaga na osovinskim linijama snabdijevanja stajale su nesumnjivo hrabre i odlučne borbene jedinice, no pitanje je bi li njihove akcije bile toliko uspješne da nisu imale iza sebe onog nevidljivog saveznika daleko u Engleskoj u Bletchley Parku. Ondje je ljudstvo *Government Code and Cypher School* (Državne škole za kodove i šifre), uz potporu Ministarstva vanjskih poslova i *MI-6* (britanska tajna obavještajna služba), neprekidno radilo na razbijanju osovinskih komunikacijskih kodova, dešifriranju, prisluškivanju.

Sustav njemačkog šifrantskog uređaja *Enigma* odgonetnuli su poljski matematičari, u suradnji s francuskim obavještajcima, još 1932. Pred početak rata, zahvaljujući suradnji s Francuzima, obavještajnim agentima i znanstvenicima, Britanci su pronikli u tajne *Enigme*. Premda su Nijemci za vojne potrebe ponešto unaprijedili uređaj i promijenili procedure uporabe, Britanci su imali osnove s kojima su mogli raditi dalje. Ipak, bez tajnih kodnih ključeva nisu mogli gotovo ništa. Sreća im se osmijehnula 1937. Jedan je Nijemac ponudio Francuzima pomoć u borbi protiv Hitlerova režima predavši im priručnik za uporabu *Enigme* te im redovito slao podatke o mjesečnim izmjenama kodnih ključeva. Francuzi su s njima mogli odgonetati i čitati najtajnije njemačke poruke. No, iskusni francuski obavještajci su bili svjesni da bi njihov izvor mogao vrlo brzo nestati. U ljeto 1938., niti tri mjeseca prije napada na Poljsku, britanskim obavještajnim agentima ponudio je usluge Richard Lewinski, poljski Židov prognan iz Njemačke, inženjer i bivši zaposlenik berlinske tvornice koja je proizvodila *Enigmu*.⁸⁶ Lewinski je u Londonu, uz pomoć britanskih znanstvenika, uspio izraditi savršenu repliku poboljšanoga stroja. Britanci su dodatno upoznati s uporabom stroja, načinom rada njegovih električnih rotora, prijenosom običnog teksta u šifrirani i obrnuto. Usporedno s izradom replike *Enigme*, znanstvenici *GC&CS*⁸⁷ Alan Turing i Alfred Knox izradili su stroj nazvan *Bomb*. Turingova „bomba“ iz Bletchleya, revolucionaran i dotad nezamisliv izum, analizirala je šifrirane poruke *Enigme*, oponašala okretanje rotora te na temelju obrađenih podataka pronalazila kodne ključeve.⁸⁸ Uspjeh u prisluškivanju neprijatelja bio je zajamčen. U proljeće 1940. razbili su šifru za opću komunikaciju njemačkog zrakoplovstva te su gotovo svakodnevno

⁸⁶ Cave Brown, 39.

⁸⁷ *Government Code & Cypher School*

⁸⁸ Cave Brown, 45.-46.

dobivali nove informacije. Služba komunikacije *Luftwaffe* u tome im je pomagala svojim nemarom i pogreškama. Upotrebljavala je radio previše slobodno pa su Britanci često imali vrlo detaljne informacije o planovima i aktivnostima zrakoplovstva. Od posebne važnosti bile su informacije o zračnoj zaštiti konvoja na putu u Libiju. Tijekom ljeta 1941. razbijene su i šifre njemačke mornarice i kopnene vojske.

Talijanske linije komunikacija također nisu bile sigurne. Od jeseni 1940., Britanci su čitali bez većih poteškoća šifrirane poruke talijanskog zrakoplovstva. Za razliku od njemačkih kolega, *Regia Aeronautica* se u akciji mnogo manje i opreznije služila radijom pa su britanske službe mogle presretati samo komunikaciju na kopnu. Glavnu šifru talijanske ratne mornarice Britanci nisu uspjeli razbiti, vjerojatno zato što se vrlo rijetko upotrebljavala u radio-komunikaciji, ali su uspjeli odgonetnuti druge. Ljeti 1941. uspjeli su razbiti *c38m*, šifru talijanskog šifrantskog uređaja *Hagelin*, upotrebljavanu za komunikaciju s brodovima u konvojima.⁸⁹

Informacije prikupljene dešifriranjem poruka talijanskih i njemačkih oružanih snaga Britanci su nazivali *Ultra*. Razvili su sustav strogih pravila kako bi svoja saznanja o neprijatelju sačuvali tajnima. Informacije su se prenosile preko *Special Liaison Unit* (Specijalne jedinice za vezu), sekcije *MI-6* koja je bila pripojena britanskom stožeru za Srednji istok.⁹⁰ Zapovjedništvo britanske vojske bilo je upoznato, gotovo u detalje, s rasporedom i planovima osovinske armije te sustavom snabdijevanja i pomorskim rutama. Znali su datume kretanja konvoja, polazne i dolazne luke, sastav konvoja po broju i tipu brodova, čak djelomično i sastav tereta. Znali su odakle, dokud i kolika je zračna zaštita konvoja pa su sukladno tome angažirali vlastite zrakoplovne snage. Ipak, *Ultra* nije uvijek bila sasvim pouzdana jer ni osovinski sustav snabdijevanja nije bio pouzdan. Zbog promjena u planiranju konvoja, izmijenjenih ruta, kašnjenja i sličnog, bilo je potrebno prije ikakvih radnji protiv neprijateljskih linija snabdijevanja obaviti izviđanje iz zraka. Ne samo što su time informacije bile provjerene, dopunjene i potvrđene, nego je prisustvo britanskih izviđačkih zrakoplova moglo kod neprijatelja odagnati sumnje u proboj sigurnosnog sustava komunikacije. Tek nakon primitka informacija od izviđačkih jedinica, koje su sadržavale i podatke manjkave u *Ultra* izvještaju, britanska mornarica i zrakoplovstvo kretali su u akciju.

Nijemci su bili svjesni da im cure informacije, no sumnja je pala na potpuno pogrešnu stranu. Neki oficiri i djelatnici njemačke vojno-obavještajne službe točno su

⁸⁹ Levine, 11.

⁹⁰ Cave Brown, 49.

pretpostavljali da iza problema stoje britanski kriptografi, no visoko zapovjedništvo krivnju je svalilo na nepostojeće izdajnike među Talijanima. Talijanska vojno-obavještajna služba ili *SIM*⁹¹ analizirala je aktivnosti malteške grupe *K* te došla do zaključka da su njihovi uspjesi vjerojatno postignuti uporabom dešifriranih njemačkih poruka. Agnewovi brodovi su sa sumnjivom točnošću pronalazili osovinske konvoje. Kesselringu je predstavljeno otkriće te sumnja da su Britanci razbili njemačke sigurnosne šifre, no on je takvu mogućnost zanijekao te ignorirao upozorenja. Znajući da su mnogi oficiri talijanske mornarice ako ne sasvim protunjemački onda dijelom probritanski raspoloženi, optuživao je ih je za izdajstvo i odavanje informacija Britancima. Talijani su bili zgroženi optužbama jer su doista bili nedužni, a dodatno ih je šokirala Kesselringova sumnja u vlastiti sigurnosni sustav.⁹² U tome je djelomično bio u pravu, no nije poduzeo ništa da barem u svojem zrakoplovstvu napravi reda.

I Rommel je primjećivao da britanska armija previše zna o rasporedu i kretanju njegovih jedinica i transportnih konvoja, no i on je sumnjao u fantomske izdajnike u talijanskim redovima. Britanski obavještajci su se potrudili da sumnje pojačaju. Početkom studenoga 1942., nakon što su britanski bombarderi unatoč gustoj magli potopili brodove na putu u Tobruk, Rommel je poslao poruku Kesselringu zahtijevajući istragu i pojačane mjere sigurnosti. Sumnjao je na preslobodno komuniciranje radijom, sigurnosni proboj *Enigme* te izdajnike među Talijanima. Poruka je uhvaćena, dešifrirana i dostavljena *SLU*-u u London. Zapovjednik *SLU*-a, major zrakoplovstva Frederich Winterbotham, nastojeći zaštititi tajnost *Ultre*, naredio je da egipatski *MI-6* pošalje poruku nepostojećim talijanskim obavještajcima, šifriranu na način da ju Nijemci mogu pročitati. U poruci se izmišljenim izdajnicima čestitalo i zahvalilo na točnim podacima o konvoju iz Napulja za Tobruk te im je obećano još novca za usluge. Praćenjem komunikacije između Rommela i Kesselringa, britanski su agenti potvrdili da su Nijemci nasjeli na obmanu i naložili istragu.⁹³ *Ultra* nije otkrivena.

S druge strane, ni savezničke komunikacije nisu bile sigurne. Talijanski kriptografi su razbili komunikacijske kodove britanske mornarice i *RAF*-a, a osobito jasno su čitali međusobne poruke posada zrakoplova. Njemačka vojno-obavještajna jedinica u Africi dešifrirala je kodove britanske kopnene vojske. Ujesen 1941., agent *SIM*-a ukrao je u američkom veleposlanstvu u Rimu takozvani *Crni kod* koji je odmah

⁹¹ *SIM* - Servizio informazioni militare

⁹² Ball, 122.

⁹³ Cave Brown, 169.-170.

uručen njemačkom *Abwehru*. Komunikacija američkog atašea u Kairu s Washintonom bila je vrlo iscrpno vrelo informacija o snazi i operativnim planovima britanske vojske na Sredozemlju i Bliskom istoku.⁹⁴ Od ljeta 1942. nadalje, Nijemci i Talijani su o Britancima znali gotovo jednako koliko i Britanci o njima.

Ipak, informacije dobivene prisluškivanjem, dešifriranjem i špijunažom nisu uvijek bile pouzdane. Špijunske misije su propadale, agenti su ubijani i zatvarani ili iskorištavani kao dvostruki agenti. Informacije dobivene prisluškivanjem radio-telefona i telegrafa nisu nužno bile istinite. Kako su obje strane bile svjesne da ih protivnik prisluškuje, podmetali su lažne informacije. Obavještajne varke bile su nužne i onoliko uspješne koliko su pomagale situaciji na terenu.

⁹⁴ Cave Brown, 138.-139.

Poteškoće izazvane politikom i osobnim pogreškama zapovjednika

Koliko god se logističke službe u Libiji i Italiji trudile primjereno snabdijeti vojsku, njihove pogreške nisu mogle biti sasvim otklonjene niti je njihovo djelovanje moglo biti optimalizirano. Za takvo što je trebalo uskladiti rad viših institucija, i vojnih i političkih. Neupitno povjerenje i poštovanje između njemačkih i talijanskih visokih vojnih i političkih dužnosnika teško se moglo nametnuti, a još teže steći. Nikad jasno i iskreno izgrađeni odnosi između Rima i Berlina, Mussolinija i Hitlera, prelijevali su se na niže strukture: stožere i zapovjedništva vojske, maršale i generale, diplomate i političare. Neskladan politički odnos dvaju osovinskih saveznika doveo je čak do predrasuda, ružnih stereotipa i netrpeljivosti između dvaju naroda. Mnogi su Talijani mrzili Nijemce i gledali na njih kao na grabežljivce ili okupatore. Nijemci su prezirali Talijane, ismijavali njihovu nemoć i lošu organizaciju.

Talijanski visoki oficiri nisu trpjeli kritiziranje njemačkih kolega, a osobito njihovo uplitanje u rad zapovjedništava i službi talijanske vojske. Kesselringu i von Rintelenu učestalo se obećavalo poboljšanje sustava snabdijevanja, uključivanje većeg broja trgovačkih brodova i odlučnije djelovanje ratne mornarice, no dobivali su uglavnom prazna obećanja. Njemačko vojno vodstvo, osobito admiral Raeder, sumnjalo je da Talijani namjerno ne žele dati više brodova za snabdijevanje Afrike jer se nadaju da će nakon rata, kad zavlada nestašica brodova, od njih imati velike koristi.⁹⁵ Moguće je u tome bilo nešto istine, no treba uzeti u obzir da od stotina brodova koje je Italija imala, samo mali broj njih je bio pogodan za prijevoz specifična ratnog materijala. Oštećene brodove trebalo je popravljati, potopljene u plićinama podizati i vući u brodogradilišta. Svaki je popravak tražio vrijeme i sredstva te se nije mogao ubrzati, koliko god njemačke službe inzistirale. Događalo se da u mjesec dana strada više brodskega prostora nego se uspije popraviti ili izgraditi novoga. Poteškoće sasvim tehničke naravi ne mogu se riješiti naređenjima, ni vojnim ni političkim, te mogu uzrokovati sumnje, prebacivanja odgovornosti za neuspjeh i svađe među vojnim i političkim kadrom.

Odnos Rima i Berlina prema borbama u Africi bio je različit. Može se reći da su Talijani bolje od Nijemaca razumijevali geostratešku važnost Mediterana. Širenjem vlasti duž sjeverne obale Afrike, osvajanjem Egipta i kontrolom Sueza, Talijani su se

⁹⁵ Prikril, 274.

nadali ostvariti politički i gospodarski uzlet. Bilo im je jasno da je san o velikom talijanskom imperiju nemoguć bez posjeda barem dijela sjeverne Afrike. U tom smislu, čak i kad je osvajanje Egipta postalo upitno i konačko neizvedivo, naredbe Mussolinija i Vrhovnog zapovjedništva nalagale su zadržavanje barem Tripolitanijske, a nakon njezina gubitka zadržavanje Tunisa. Sa zapadnom Libijom ili Tunisom u vlasti, Italija je i dalje mogla biti važna sila u Sredozemlju jer bi imala kontrolu prometa kroz Sicilski prolaz. „Četvrta obala“ bila je najvažniji talijanski strateški cilj. Ipak, ona se nije mogla održati nedovoljno opremljenom kopnenom vojskom. Makar je vojska bila mnogobrojna, njezina je oprema bila inferiorna britanskoj i nisu je imali dovoljno. Hrana je bila loša, topovi prekratka dometa, njihove tenkove su njemački vojnici nazivali „samohodnim lijesovima“ pa ne začuđuje njihova slaba efikasnost u borbama i često nizak moral.⁹⁶ Odgovornost za loše stanje i držanje vojske je Mussolinijeva i njegovih najbližih suradnika jer su gurnuli zemlju u rat znajući da industrija nema kapacitete da na vrijeme i u dovoljnim količinama proizvede tehnički zadovoljavajući ratni materijal. Od vojske se tražilo nemoguće. Desetljećima od kapitulacije Italije, talijanska je vojska ismijavana kao nesposobna, što nije točno. Ljudstvo se borilo koliko i čime je moglo. Možda nisu imali snage za veće ofenzivne akcije, no u defenzivnim pozicijama bili su vrlo neugodan protivnik.

Za Nijemce je afrički front bio „sporedna predstava“ te sve do jeseni 1942. nije se pomišljalo o dodatnom ulaganju sredstava i ljudstva. Afrički korpus kao *Sperrverband* (blokirajuća formacija)⁹⁷, trebao je biti dovoljan da se Italiju zadrži u ratu i zaštiti njemačko interesno područje s juga od Britanaca. Zaokupljen borbama sa Sovjetima na istočnom frontu, razrađujući strategiju širenja na istok i naftom bogati jug preko Kavkaza, Hitler je prekasno uvidio vrlo povoljne mogućnosti paralelnog proboja Afričkog korpusa kroz Egipat prema Arapskom poluotoku i Iraku. U ljeto 1942., njemačka se istočna armija nalazila 400 km od sovjetskih naftnih bušotina kod Maikopa, od kojih ih je razdvajao težak teren Kavkaza i mnogobrojna sovjetska vojska, i više od 2000 km od onih u Iraku, a Afrički korpus tek 650 km od naftovoda u Perzijskom zaljevu i nove britanske rafinerije u Haifi.⁹⁸ Pred njim su bili ostaci znatno oslabljene britanske armije. Čak i u takvom povoljnom položaju, afričko bojište bilo je tek sporedna mogućnost. To može potvrditi iskaz zarobljenog njemačkog pilota koji je

⁹⁶ Levine, 4.-5.

⁹⁷ Hatton

⁹⁸ Macksey, 105.

sasvim jasno objasnio njemačku strategiju. „Ne namjeravamo osvojiti cijelu Rusiju“, kazao je „već proći kroz Kavkaz te uzeti Iran, Irak, i vjerojatno Egipat.“⁹⁹ Moguće Egipat za Hitlera nije bio toliko vrijedan osvajanja jer nije imao sirovine potrebne njemačkoj industriji. Njegov odnos prema afričkom bojištu izmijenio se s jeseni 1942. U Sovjetskom Savezu vojska je trpjela teške gubitke. Bio je to poraz ne samo ideje o širenju životnoga prostora na istok, već čitave političke ideologije. Hitler je mogao ratovati protiv Saveznika još jedino u Africi, nastojeći postići barem političke ciljeve. Zapostavljen Afrički korpus, bez osiguranog snabdijevanja i znatno malobrojniji od preporođene britanske armije, priklješten anglo-američkim snagama sa zapada, nije mogao više ničim spektakularnim zadovoljiti njemačku propagandu. Spektakularno je bilo jedino njegovo tromjesečno povlačenje u više od 2000 km daleki Tunis. Svako nastojanje i Hitlera i Mussolinija da zadrže Tunis te slanje ljudstva i sredstava u znatnim količinama došlo je kao beznadna, zakašnjela politička reakcija. Popune su bile potrebne godinu dana ranije u Cirenaici i tada bi znatno više doprinijele osovinskim planovima na Mediteranu.

Posredan uzrok logističkih problema bio je neposluh i arogancija Erwina Rommela. Već od prvih borbi i napredovanja, svojim stavom i planovima pokazivao je da se ne namjerava podrediti nadređenima, ni talijanskom ni njemačkom vrhovnom zapovjedništvu. Vjerojatno zanesen brzim uspjesima u Francuskoj, nastojao je jednakom kvalitetom ostvariti uspjeh u Africi. Njegova karijera strelovito se uspinjala. O njemu su pisale novine i časopisi, snimio se film, primio je niz odlikovanja i promaknut je u maršala. Željan spektakla i pobjede, svjestan da ga u Africi malo tko može kontrolirati i zaustaviti, često je ignorirao naređenja i upozorenja *Commanda Suprema* pa čak i ona Hitlerova.

Prvu pogrešku učinio je već u travnju 1941., stalno produžujući ofenzivu, premda je sam Hitler naložio da čeka dok pristignu preostale jedinice korpusa. Talijani su ga upozoravali da nema dovoljno snage da zauzme cijelu Cirenaiku, no on se žurio iskoristiti povoljnu priliku. Jest da je uspio vratiti Talijane na granicu s Egiptom, no postigao je samo djelomičnu pobjedu. Neosvojeni Tobruk mu je mjesecima bio poput trna u desnom krilu. Nije mogao pojmiti širinu britanske obrane, nije znao osmisliti ispravnu taktiku, nije imao dovoljno ljudstva niti oružja. Ljudstvo obučeno za brzo, mobilno ratovanje, poslao je pred dobro ukopane Australce i Britance, majstore

⁹⁹ Ball, 148.

pozicijskog ratovanja. Njegovo prebrzo napredovanje kroz Cirenaiku uzrokovalo je probleme pozadinskim službama koje nisu mogle dovoljno brzo pratiti borbene jedinice. Službe snabdijevanja i transporta nikada dotad nisu morale organizirati dopremu sredstava kroz toliko velike udaljenosti, a bez dovoljno vozila i upotrebljive prometne infrastrukture. Inzistirao je da sredstva poslana brodovima stižu u Benghazi, premda su Talijani nalagali oprez i pokušavali objasniti da je to teško izvedivo. Rommelu nisu bile jasne poteškoće organizacije dopreme. Za nedostatak vode i goriva njegovih jedinica nije toliko bila kriva talijanska transportna služba niti njemački kvartirmajstor, koliko sam Rommel kao glavni zapovjednik. Jurnjava na istok bez dozvole pretpostavljenih, rezultirala je gubitkom cijele Cirenaike samo šest mjeseci nakon zauzimanja.

Rommel je teško uviđao svoje pogreške, a još teže na njima učio. Tvrđoglavo je ustrajao u ostvarenju vlastite strategije, izvodeći osovinska zapovjedništva pred gotov čin. Ukoliko nije imao njihova dopuštenja za operacije, nastojao je brzim akcijama i napredovanjem dobiti barem ona političkih vođa. Za napredovanje u Egipat nakon pada Tobruka u ljeto 1942., dobio je dozvolu Mussolinija i Hitlera kad je vojska već bila u pokretu preko granice. Rommel je poveo iscrpljenu vojsku, koja je ovisila o preizduženim i teško obranjivim linijama snabdijevanja te zarobljenom neprijateljskom materijalu, u gotovo beskoristan dio pustinje s jednom obalnom cestom i tek nekoliko manjih naselja. Premda je bio svjestan da mnogo riskira jer se pred njim nalazi čitava britanska armija i *RAF*, čije su linije komunikacije s pozadinom višestruko kraće od njegovih, nadao se postizanju barem djelomičnih ciljeva. Borbe kod Alam Halfe bile su potpun taktički i operativni promašaj. Rommel je učinio veliku pogrešku što je otpočeo napad, a da nije imao osigurano gorivo. Trebao je otkazati napad kad je javljeno da je tanker s gorivom torpediran, umjesto nastaviti već unaprijed izgubljenu bitku.

Golemi gubici u borbama kod El Alameina dijelom su Rommelova odgovornost. Nizom ishitrenih odluka doveo je slabo motoriziranu vojsku bez veće ofenzivne snage pred vrlo jakog neprijatelja koji je imao podršku goleme američke industrije i Egipat mu je tada bio najvažnije bojište. Njegove predaleke ofenzivne ciljeve zrakoplovstvo nije moglo znatnije taktički poduprijeti jer je već smanjene snage moralo preusmjeriti u zaštitu linija snabdijevanja koje nikad prije nisu bile toliko blizu neprijatelju. Previše blizu britanskim zrakoplovnim bazama, Afrički korpus prvi je od njemačkih jedinica iskusio razarajuće učinke savezničke zračne premoći.

Za odustajanje od desanta na Maltu, Rommel krivicu dijeli s Hitlerom i Mussolinijem. Nijedan od njih nije sasvim vjerovao u uspješnost te operacije niti su bili

sigurni da je prijeko potrebna. Nadali su se brzom prodoru na istok i osvajanju Egipta te računali da u tom slučaju izolirana Malta neće imati izbora već predati se. Mussolini je želio osvojiti Maltu, razmišljajući da će vlast nad otokom Italiji nakon rata donijeti korist, no bojao se neuspjeha. Shvaćao je da zračno-pomorski desant nije nimalo lak zadatak. „Svi ćemo se utopiti“ govorilo se u Rimu¹⁰⁰, no zapovjedništva su svejedno predano pripremala snage. Hitleru je bila jasna uloga Malte u ometanju daljeg tijeka borbi u Africi, no desantom nikad nije bio oduševljen. Prisjećajući se strašnih gubitaka prilikom osvajanja Krete, zabrinut da će talijanska mornarica zakazati, nadao se ranijem zauzeću Tobruka, nakon čega, po njegovom mišljenju, desant ne bi bio potreban. Odugovlačenje donošenja konačnog datuma operacije pokazatelj je bojazni kod Mussolinija i Hitlera, nerazumijevanja pomorskog ratovanja i, što je vrhovnom vojnom zapovjedniku i državniku nedopustivo, očekivanja spasonosnog čuda. Dok su oni čekali, Malta se naoružavala.

Ujesen, na linijama El Alameina, Rommel se silno ljutio što Malta nije zauzeta, ne uviđajući da je odgodu desanta djelomično sam skrivio. Nije se držao dogovorenog redosljeda operacija: prvo Malta, zatim Tobruk. Ignorirao je upozorenja nadređenih mu Kesselringa i Cavallera, koji su mnogo bolje razumijevali pomorske aspekte ratovanja i povezanost Malte s pokretima u Africi. Kesselring je jasno shvatio da je u vođenju rata preko mora daleko važnije dopremiti ratni materijal na pravo mjesto i u pravo vrijeme nego „brinuti hoće li se neprijatelja napasti s desnog ili lijevog krila“. ¹⁰¹ Rommel je svoju nestrpljivost opravdavao sasvim taktičkim razlozima: moralo se iskoristiti trenutnu slabost Britanaca i postići što veće ciljeve. U tome je dijelom bio u pravu, no trebao je ostati u Tobruku. Zrakoplovne jedinice morale su razdijeliti snage za ponovno bombardiranje Malte, zaštitu konvoja i taktičku podršku Oklopnoj armiji. Njihova učinkovitost time je oslabljena. Jedinice kopnene vojske, pripremljene za desant, poslone su Egipat kao jedino trenutačno dostupno pojačanje. Nove trupe su Rommelu bile od slabe koristi jer nisu bile motorizirane. Za nedostatak vozila 164. lake divizije optužio je Talijane. Za njihovu tek pridošlu diviziju *Pistoia* stiglo je više od 300 vozila, a za 164. diviziju samo 60. ¹⁰² Žalio se na nepravedan omjer tereta u konvojima jer je izgledalo da se talijanskoj vojsci dopremaju sva potrebna sredstva, a njemačkoj premalo, no zanemario je činjenicu da je talijanskih vojnika u Africi bilo više od

¹⁰⁰ Kuypers, u: Paape, sv. 2, 56.

¹⁰¹ Toppe, 14.

¹⁰² Liddell Hart, 267.

njemačkih. Također, divizija *Pistoia* stigla je sa svojim vozilima, koja su joj već ranije dodijeljena. Laka 164. divizija otprije nije imala mnogo vlastitih vozila i nije ih se moglo pronaći i dopremiti po hitnom postupku. Njemačka padobranska brigada uopće nije imala svojih vozila. Jednako je bilo s izvrsnom talijanskom padobranskom divizijom *Folgore*. Bila je pripremljena i opremljena za desant na Maltu, za što joj nisu bila potrebna vozila. Njihov manjak opreme u Africi rezultat je ofenzive bez priprema.

Kako su jedinice predodređene za Maltu poslane u Egipat, njemačko zrakoplovstvo dodatno oslabljeno izdvajanjem jedinica za sovjetsko bojište, više nije bilo mogućnosti da se Malta osvoji. Više nije bilo mogućnosti niti da joj se onemogući djelovanje bombardiranjem jer su britanske snage na otoku postale previše jake. Eskadrile bombardera ponovno su uništavale brodove. Rommel, Mussolini i Hitler prevarili su se misleći da će zauzimanjem istočnih luka, prvenstveno Tobruka, brodovi na istočnoj ruti biti sigurniji. Možda bombarderi s Malte nisu mogli dosegnuti Tobruk ili Mersa Matruh, ali su mogli uništavati brodove na pučini, ploveći prema Benghaziju i Tobruku, i bombardirati polazne luke na Siciliji i južnoj Italiji. Osovinskom zrakoplovstvu bilo je teže nego ikad bombardirati Maltu. S britanskom ofenzivom krajem listopada prestali su pokušaji neutralizacije otoka.

S početkom propasti, Rommelova zvijezda se ugasila. Goebbelsova propaganda nije mogla njemačkom narodu u novinama i na radiju jasno dati do znanja da je Afrika izgubljena te da vjerojatno neće više gledati romantične fotografije njemačkih vojnika s libijskih plaža. Premda je organizacija povlačenja u Tunis bila majstorski pothvat, Rommel je bio gubitnik. Prekasno je shvatio da je Hitlerovo naređenje da se bori do pobjede ili smrti tek propadandni trik kojim se nastoji prikriti katastrofa, političko sredstvo oblikovanja mišljenja naroda te da je čitavo vrijeme libijsko-egipatske kampanje iskorištavan u političke svrhe. Publicitet u kojem je ranije uživao, sada je poprimio gorak okus.

Logistički problemi Afričkoga korpusa, njihovi uzroci i posljedice, suvremenim vojskama mogu poslužiti kao edukativan materijal. Vrlo jasno pokazuju koliko je važno ujednačiti interese i oblikovati jedinstvenu strategiju saveznika, informirati se o terenu na kojem se vode borbe i prema tome uvježbati i opremiti vojsku, osigurati dovoljno materijalnih sredstava te organizirati njihovu dopremu imajući na umu sigurnosne rizike. Za uspješno vođenje rata na prekomorskom teritoriju pripreme moraju biti temeljite na svakom polju i nije ih moguće izraditi u manje od dva mjeseca, pogotovo ako vojska nema nikakvog iskustva u takvom ratovanju. Također je vrlo važno uskladiti djelovanje svih rodova vojske uključenih u borbu te nastojati održati barem minimalnu brojčanu nadmoć zrakoplovnih i mornaričkih jedinica nad onima neprijateljskima. U suprotnom nije moguće ostvariti siguran transport materijalnih sredstava i ljudstva.

Pripreme njemačkih vojnika bile su manjkave. Njihova borbena efikasnost može se zahvaliti tek izvrsnoj obučenosti, kakvoći naoružanja i visokom moralu. Specifična znanja i vještine o borbi u pustinji i polupustinji nisu imali gdje steći niti uvježbati prije odlaska u Afriku. Samo mjesec dana posebne edukacije u borbama na širokom otvorenom području i predavanja sanitetskog osoblja nisu mogla biti dovoljna. Uzdati se u kvalitetu njemačkog oružja i vojnika te vjerovati da će se snaći pomoću gole inteligencije u sasvim drugačijoj klimi i tlu od onoga na što je navikao, što mu je prirodno, temeljeno na propagandi i dotadašnjim pobjedama, krajnje je neozbiljno i može se nazvati diletantizmom. Srećom da su Talijani imali više iskustva pa su mogli njemačke kolege podučiti, opomenuti ili upozoriti. Ne sasvim primjerena uniforma i hrana, manjak vozila u pješačkim jedinicama te nedovoljan broj tenkova i protutenkovskog oružja, nisu odgovornost Vrhovnog zapovjedništva ili Generalnog stožera već državnog vodstva. Dolazak Afričkog korpusa u Libiju bez dovoljno priprema nije bio vojna nego politička odluka.

Poteškoće s kojima su se borile pozadinske službe nisu jednakom mjerom utjecale na njihovo djelovanje. Specifičnosti klime i tla te infrastrukturna zaostalost nisu bili veći problem jer su se mogli riješiti ili umanjiti primjenom tehnike i prilagodbom. Gdje nije bilo telefonske ili telegrafske mreže, vojni tehničari su je postavili. Gdje je bio samo bunar, vodoopskrbne jedinice su postavile crpke, cijevi i slavine. Ceste su se održavale, koliko je bilo moguće, nasipavanjem šljunka pa čak i asfaltiranjem. Za vožnju po neravnom ili sipkom terenu mimo cesta, na automobile su se mogle postaviti avionske gume, šire, deblje i mekše. Svako je vozilo imalo kompas i rezervne kanistere

za gorivo i vodu. Svaki je čovjek imao zaštitne naočale i maramu. Vojska se dobro prilagođavala novim uvjetima.

Mnogo veći problem od lošeg stanja cesta bile su preduge linije komunikacije između bojišta i istovarnih luka. Prebrzo napredovanje borbenih jedinica pozadinske službe nisu mogle jednako brzo pratiti. Nije nimalo jednostavno izgraditi i opremiti nova skladišta bliže frontu, pronaći transportna sredstva i ljudstvo, osigurati zaštitu i premjestiti desetke tisuća tona razna ratnog materijala stotine kilometara dalje. Pri tome treba pripaziti da je u blizini luka, dovoljno velika i opremljena za prihvrat većih brodova, a na sigurnoj udaljenosti od neprijateljskih baza. To je u Libiji gotovo nemoguće. Jurnjava borbenih jedinica na istok, suprotno planovima nadređenog im *Commanda Suprema*, rezultirala je time da su sredstva uskladištena u Tripolitaciji i zapadnoj Cirenaici postala gotovo neupotrebljiva. Transport kopnom nije bio dobro rješenje zbog velikog troška sredstava i nedostatka kamiona, no opetovano se provodio jer drugog načina često nije bilo. Prijevoz brodovima uz obalu bio je isplativiji, no kako nisu nadjačane jedinice britanskoga zrakoplovstva i mornarice niti su im baze uništene ili osvojene, transport morem stalno je bio ugrožavan. Koliko god se zapovjedništvo Afričkog korpusa na linijama El Alameina ljutito što brodovi, ako uopće, stižu daleko u Tripoli, Benghazi ili Barcu umjesto u Tobruk, Bardiju i Mersa Matruh, obalni prijevoz ili izravan iz Italije nije mogao stizati bliže bojištu. Razlog tome nije toliko loša organizacija njemačke ili talijanske transportne službe, koliko nemogućnost njemačkog i talijanskog operativnog zapovjedništva da održe linije snabdijevanja sigurnima.

Nesigurnost linija na otvorenu moru bio je još veći logistički problem. Konvoji brodova, svejedno u kojem broju i sastavu te svejedno čime natovareni i u kojem omjeru, kretali su iz talijanskih luka prema dogovoru i potpuno je nevažno je li koji brod zadržan, je li se krenulo dan kasnije i nosi li tanker pet ili šest tisuća tona. Transportne službe činile su što su mogle, pri čemu su imale velikih problema s raspodjelom tereta i pronalaskom adekvatnih brodova, kojih je bivalo sve manje. Mnogo toga nisu znali napraviti ili su konstantno griješili, namjerno ili ne, a politikom izazvane trzavice samo su dodatno otežavale ionako težak posao. Usprkos svemu, brodovi su plovili put Libije. Zaštita konvoja na moru i iz zraka bila je loše organizirana. Talijanskoj mornarici uvijek je nedostajalo goriva, a ponekad i hrabrosti. Za nedostatak goriva ne može se okriviti sama mornarica već država koja je loše vodila svoje gospodarstvo. Možda se je moglo namaknuti goriva za mornaricu restrikcijama u civilnom sektoru, no pitanje je bi li ga bilo dovoljno. Računali su isprva da ga ima

sasvim dovoljno jer će rat vjerojatno biti kratkotrajan. To je izvrstan primjer lošeg, kratkovidnog planiranja. Mornarici je također nedostajala podrška zrakoplovstva. Manji je problem što nisu imali nosač zrakoplova. S brojnim zrakoplovnim bazama diljem Sredozemlja nije im bio prijeko potreban. Veći je problem što mornarica nije imala vlastito zrakoplovstvo pa je ovisila o suradnji s *Aeronauticom*. Zajedničke vježbe između *Marine* i *Aera* nisu bile temeljite niti obećavajuće te su se zajedničke akcije tek pred kraj rata u Africi ponešto popravile. Na poziv mornarice u pomoć, zrakoplovstvu je trebalo i nekoliko sati da stigne. Trebalo je koordinirati akcije i s *Luftwaffe* koje nije uvijek bila slobodna doletjeti u pomoć. Bez podrške zrakoplovstva, talijanski bojni brodovi i teške krstarice znali su pobjeći pred slabijim britanskim snagama. Strah od mogućih gubitaka i manjak hrabrosti uz topove od 380 mm teško se može opravdati. Manje jedinice, lakše krstarice, razarači i topredni čamci, primali su borbu i s većim brodovima. Stječe se dojam da su niži mornarički časnici bili sposobniji od nekih admirala. Mnogi su talijanski časnici na visokim pozicijama iz svih rodova vojske bili etiketirani kao „salonski generali“ kojima su rukovodeće pozicije i povlastice bile važnije od uspješnog ratovanja. Naravno da su talijanske oružane snage imale mnoge sposobne zapovjednike, poput admirala Iachina i Cattanea ili generala kopnene vojske Messea i Gambare, no njihovi neuspjesi i tragedije potvrđuju sav jad talijanske države, nesklad naroda i političkoga vodstva. Dok se Mussolini zanosio uljepšanim izvještajima i zatvarao oči pred realnošću, prijeteci se izvjestiteljima stvarnog stanja, kralj je sa samilošću gledao svoju loše opremljenu vojsku, bezvoljnu i uplašenu. Nije mogao učiniti ništa.

Rommelovo forsiranje konstantnog napredovanja, protivno mišljenju nadređenih oficira, ali s političkim odobrenjem *Ducea* i *Führera*, uzrokovalo je logističke probleme preizduženim linijama komunikacije i dijelom uzrokovalo opstanak Malte kao stalne prijetnje. Ofenziva na Egipat, bez dozvole Vrhovnog zapovjedništva, bez rezervnih trupa i dovoljno vlastitih materijalnih sredstava njegova je najveća pogreška. Parazitsko preživljavanje na neprijateljevim zalihama, osobito onima zauzetima u Tobruku, moglo je biti tek privremeno olakšanje, ne i dugoročno rješenje. Zanimljivo je važnost logistike u operativnom planiranju te dopustio da ga obuzme pobjednička euforija. Zbog Rommelove nestrpljivosti, podcjenjivanja organizacijskih sposobnosti protivnika te, poput Hitlera, nerazumijevanja mediteranskoga bojišta u ukupnosti, pogotovo pomorskoga aspekta, zauzeće Malte postalo je nemoguće, a snabdijevanje vojske i doprema pojačanja tim više ugroženi. No, da je Rommel nastupao sporije te da je Malta

osvojena ili natjerana na predaju, što je skoro i bila zbog gladi, to bi tek odgodilo konačan kraj. Ni sa čitavom oklopnom divizijom više i potpuno motoriziranom vojskom, Rommel ne bi mogao prodrijeti do Aleksandrije ili Kaira. Ne bi se mogao boriti protiv višestruko brojnijeg neprijatelja i njegovih golemih zaliha, na njegovu teritoriju, preblizu njegovih kopnenih baza, aerodroma i luka, a predaleko od svojih.

Logistički problemi Afričkog korpusa kombinacija su nesigurnosti pomorskih linija, preizduženih linija na kopnu, nerazumijevanja prekomorskog bojišta i nedostatka jasne strategije. Čak da je bilo osigurano što god je korpus zahtijevao ili trebao, njegova sudbina vjerojatno ne bi bila ništa drugačija. Primjetno je da se britanska 8. armija uspijevala bolje snabdijevati dovozeći sredstva dugim putem oko Afrike i kroz Indijski ocean. Za talijansko-njemačku Oklopnu armiju takvu vrhunsku organizaciju u malenu Sredozemlju nije bilo moguće organizirati, iz sasvim logičnih, vojnih razloga: što je manji prostor obuhvaćen borbama, to je oružje više koncentrirano, a gubici veći. Čini se neobičnim, no Sredozemno more, osobito njegov središnji dio, doista je maleno ako se uzmu u obzir brojnost i tehničke specifikacije naoružanja zaraćenih strana. Srednji i torpedni bombarderi doleta oko 2000 km s Malte su mogli bombardirati Tripoli, Tunis, Palermo, Messinu, čak i Napulj ili brodove u Otrantskim vratima, ali i obrnuto. Talijani i Nijemci su samo s aerodroma na Siciliji mogli nadgledati čitavo središnje Sredozemlje. U Egeju i istočnom Sredozemlju su baze bile dovoljno blizu da se velika šteta mogla napraviti i malim lovačkim zrakoplovima doleta oko 700 km. Jake snage mornarica također su bile stiješnjene u Sredozemlju. Kako su se talijanski i britanski glavni pomorski pravci ukrštali, sukobi su bili neizbježni, bili oni planirani ili slučajni. Stotinjak manjih ratnih brodova i podmornica, i osovinskih i savezničkih, svakodnevno su krstarili pučinom i sukobili se neovisno o glavnim, najvećim jedinicama flota. Golemi topovi bojnih brodova dometa oko 25 km bili su prijeko potrebni na sjevernom Atlantiku, no u Sredozemlju gotovo da nisu došli do izražaja. U brzim borbama oko otoka, uz obale i hridi, za njih nije bilo mjesta.

Opskrba 8. armije u Egiptu bila je manje izložena opasnostima. Na dugom letu od Južne Amerike preko Atlantika i Afrike, golemi transportni zrakoplovi i bombarderi nisu se susretali sa osovinskim zračnim snagama. Brodovima na dugoj plovidbi južnim oceanima prijetile su tek podmornice od kojih su ih branile zaštitne jedinice. Saveznički konvoji su bili mjesecima pomno planirani i prevozili su goleme količine materijala pa nije bilo potrebe za čestom plovidbom. Konvoji su prolazili Sredozemnim morem tek u

slučaju nužde, dopreme hitnih pošiljaka i pomoći Malti. Dok su osovinska sredstva tonula na dno Sredozemnoga mora, Saveznici su okolnim putem gomilali zalihe. Uzevši u obzir geostrateške mogućnosti pozicija odakle su zaraćene vojske nastupale, postavlja se pitanje je li djelovanje Afričkoga korpusa otpočetak bilo „propali slučaj“.

Popis literature:

Simon Ball: *The bitter Sea: the struggle for mastery in the Mediterranean, 1935-1949*, Harper press, London, 2009.

Anthony Cave Brown: *Velike obmane Drugog svjetskog rata*, sv. 1: *Prisluškujte Hitlera*, Centar za informacije i publicitet, Zagreb, 1977.

Ivan Crkvenčić: *Afrika: regionalna geografija*, Školska knjiga, Zagreb, 1990.

Marq de Villiers / Sheila Hirtle: *Sahara: a natural history*, Walker & Company, New York, 2002.

Len Deighton: *Munjeviti rat*, Centar za informacije i publicitet, Zagreb 1981.

Basil H. Liddell Hart, ur.: *The Rommel Papers*, naklada urednika, SAD, 1953.

Jay Hatton: *Logistics and the Desert Fox*, Army logistician, vol. 33/1, 2001.

-preuzeto s: www.alu.army.mil/alog/issues/JanFeb01

Vojmir Kljaković / Bogdan Krizman: *Ljudi i događaji Drugoga svjetskog rata*, Znanje, Zagreb. 1960.

Alan J. Levine: *The war against Rommel's supply lines, 1942-1943*, Stackpole books, Mechanicsburg, 2008.

Kenneth Macksey: *Rommelov Afrički korpus*, Alfa, Zagreb, 1986.

Fitzroy Maclean: *Pijesak Orijenta*, Znanje, Zagreb, 1981.

Neke organizacione karakteristike bivše nemačke vojske, iz: Burkhart Miler-Hilebrand: *Das Heer 1935-45*, Vojno delo, br. 9, god. 8., Vojnoizdavački zavod, Beograd, 1956.

Bernard L. Montgomery: *Memoari*, Novinarsko izdavačko poduzeće, Zagreb, 1960.

A. H. Paape et al.: *Drugi svjetski rat*, 3 sv., ur. Miroslav Kutanjac, Mladost, Zagreb, 1980.

Svezak 1:

C. J. F. Stuldreher: *Duceov trenutak: Mussolinijeve aspiracije u Sredozemlju*

Haye Thomas: *Sablasno ratovanje: Hegemonija Britanije na Sredozemnom moru*

Svezak 2:

Jehan Kuypers: *Oaza usred Sredozemlja: Bitka za Maltu*

P. A. Oudeman: *Rommel u Tobruku: Operacije u sjevernoj Africi (lipanj 1941 – kolovoz 1942)*

P. A. Oudeman: *Lov na Pustinjsku Lisicu: Uspjesi Britanaca nakon kolovoza 1942.*

Boris Prikrić: *Borba za Sredozemlje*, Znanje, Zagreb, 1969.

C. L. Sulzberger: *Drugi svjetski rat*, Mladost, Zagreb, 1971.

Arthur Swinson: *Diverzanti pustinje*, Alfa, Zagreb, 1974.

Alfred Toppe: *Desert Warfare: German Experiences in World War II*, Combat Studies Institute, U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, 1991.

-preuzeto s: www.usacac.army.mil/cac2/csi/csipubs

Vojna enciklopedija, ur. Nikola Gažević, Vojnoizdavački zavod, Beograd, 1974.

-članci: *Logistika*, svezak 5.

Pozadina, svezak 7.

Snabdevanje, svezak 8.

Slikovni prilozi:

1., str. 22, preuzeto iz: Basil H. Liddell Hart, ur.: *The Rommel Papers*.

2., str. 25, preuzeto iz: Kenneth Macksey: *Rommelov Afrički korpus*.

3., str. 35, preuzeto iz: Kenneth Macksey: *Rommelov Afrički korpus*.

4., str. 42, preuzeto iz: Boris Prikrič: *Borba za Sredozemlje*.